

Zeit- und Lohnregelungen in norddeutschen und skandinavischen Seerechten des 13. bis 17. Jahrhunderts

Deggim, Christina

Veröffentlichungsversion / Published Version
Zeitschriftenartikel / journal article

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Deggim, C. (2001). Zeit- und Lohnregelungen in norddeutschen und skandinavischen Seerechten des 13. bis 17. Jahrhunderts. *Deutsches Schifffahrtsarchiv*, 24, 299-331. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-50388-4>

Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer Deposit-Lizenz (Keine Weiterverbreitung - keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Gewährt wird ein nicht exklusives, nicht übertragbares, persönliches und beschränktes Recht auf Nutzung dieses Dokuments. Dieses Dokument ist ausschließlich für den persönlichen, nicht-kommerziellen Gebrauch bestimmt. Auf sämtlichen Kopien dieses Dokuments müssen alle Urheberrechtshinweise und sonstigen Hinweise auf gesetzlichen Schutz beibehalten werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht in irgendeiner Weise abändern, noch dürfen Sie dieses Dokument für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.

Terms of use:

This document is made available under Deposit Licence (No Redistribution - no modifications). We grant a non-exclusive, non-transferable, individual and limited right to using this document. This document is solely intended for your personal, non-commercial use. All of the copies of this documents must retain all copyright information and other information regarding legal protection. You are not allowed to alter this document in any way, to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public.

By using this particular document, you accept the above-stated conditions of use.

SOZIALGESCHICHTE DER SCHIFFFAHRT

ZEIT- UND LOHNREGELUNGEN IN NORDDEUTSCHEN UND SKANDINAVISCHEN SEERECHTEN DES 13. BIS 17. JAHRHUNDERTS

VON CHRISTINA DEGGIM

*Neptun kan keinem gut für seinen Schaden sagen/
Der sich in seiner Fluht auff späten Herbst wil wagen.
Er selbst ist nicht sein Herr/ wenn Eolus sich regt/
Und ihm der Wellen Schaum in seine Haare schlägt.¹*

Paul Flemings Gedicht veranschaulicht das Ausgeliefertsein des Menschen, der sich zur Unzeit den Naturgewalten des Meeres und des Windes stellt. Angesichts dieser Ohnmacht soll untersucht werden, welche Normen entwickelt wurden, um die von den Launen der Natur dominierte Arbeit auf Handelsschiffen in Norddeutschland und Skandinavien in Regeln zu fassen. Zunächst werden Zeitvorschriften untersucht, anschließend die Entlohnungsregelungen, schließlich die Fürsorgepflicht des Schiffers bei Krankheit, Verletzung oder Tod eines Seemanns und die Einstellung des Schiffers.

Während nur wenige Schriftquellen über den frühmittelalterlichen Seehandel Norddeutschlands und Skandinaviens vorliegen, ist aus dem 13. Jahrhundert eine Reihe von Seerechtsaufzeichnungen erhalten, die bereits zwei verschiedene, differenzierte Organisationsformen des Seehandels zeigen.² Die älteren skandinavischen Seerechte enthalten keine bezahlte Schiffsmannschaft. Hier entrichtet der im folgenden als Schiffsgenosse bezeichnete Befrachter eine Gebühr für den Transport seiner Waren und arbeitet für seine eigene Überfahrt.³ Die jüngeren skandinavischen Seerechte und die Seerechte der Hansestädte, beginnend mit dem Lübecker und dem Hamburger Schiffrecht von 1299 bzw. 1301, erwähnen dagegen bezahlte Mannschaften und damit Entlohnungsregelungen.⁴ Trotz dieses grundlegenden Unterschieds zeigen die Seerechte beider Organisationsformen so zahlreiche Überschneidungen, daß ihre Betrachtung innerhalb des langen Zeitraums vom 13. bis zum 17. Jahrhundert sinnvoll und lohnend ist – flexible und schnelle Entscheidungen in der Handelsschifffahrt wurden zum Teil von über Jahrhunderte erhaltenen Traditionen bestimmt.⁵

1. Zeitregelungen

1.1. Schifffahrtssaison und Winterlage

Dem Schifffahrtsbetrieb werden von den Seerechten regional unterschiedliche temporale Einschränkungen auferlegt. Erwähnt werden die Winterlage, Feiertagsruhe, Einschränkungen der Liegezeit, sowie ein Nachtfahrverbot. Die Handelsschifffahrt der Hansestädte wurde nicht das ganze Jahr hindurch, sondern überwiegend als Saisonbetrieb durchgeführt. Im Winter wurde der Schiffsverkehr weitgehend eingestellt. Dollinger zufolge hatte sich diese Gewohnheit *von selbst* eingebürgert, *da die Häfen häufig zugefroren waren*.⁶ Sicherheitsgründe werden eine Rolle gespielt haben sowie die Tatsache, daß die noch offenen Handelsschiffe der Mannschaft keine vor Wind und Kälte schützenden Unterkünfte bieten konnten.⁷ Vorschriften zur Winterlage kommen fast ausschließlich in den Seerechten der Hansestädte vor. Nur die Jónsbók verbietet es Schiffen, nach dem 8. September von Island auszulaufen.⁸ Die Seerechte, in denen keine bezahlten Mannschaften erwähnt werden, setzen zwar eine Winterruhe voraus, schreiben sie jedoch nicht zwingend vor. Nach Magnus Lagabøters Stadtrecht für Bergen kann der Schiffer das Schiff auch gegen den Willen der Schiffsgenossen in einem fremden Hafen zum Überwintern an Land ziehen lassen.⁹ In dem Fall ist er allerdings dazu verpflichtet, sie im Frühjahr ohne zusätzliche Miete in ihren Heimathafen zu bringen. Setzt der Schiffer das Schiff mit ihrem Willen im fremden Hafen auf, sind sie verpflichtet, ihm auch die Miete für die Heimreise zu zahlen. Im Frühjahr sind sie dann nächstberechtigt, bei gleichem Preis mit ihm zu fahren, wohin er will.¹⁰ Eine ähnliche Bestimmung enthält das Wisbysche Stadtrecht, wonach die Befrachter, wenn der Schiffer beschließt, in Wisby zu überwintern, ihr Gut aus- und im Frühjahr wieder einschiffen dürfen, ohne zusätzliche Fracht zu bezahlen. Sie müssen nur für das Windegeld aufkommen.¹¹

Im Gegensatz zu den Seerechten der Hansestädte ordnen die norwegischen Rechte sogar an, daß Männer mit geringem Vermögen sich nur im Winter am Seehandel beteiligen dürfen: *Weil nun Arbeiter auf dem Lande sehr schwer zu bekommen sind und jetzt alle auf Handelsfahrten ausgesegeln wollen, da wollen wir das durchaus abschaffen, daß jemand auf Handelsfahrten ausgesegelt, der weniger Gut hat als drei gewogene Mark. Dieses Verbot soll gelten von Ostern bis zur Michaelismesse (...) jedes Jahr. Aber von der Michaelismesse ab und den ganzen Winter hindurch fahre jeder in Frieden*.¹² Die Jónsbók, die eine Winterruhe vorschreibt, verbietet das Segeln generell allen Isländern, die weniger als das angegebene Gut besitzen. Ausnahmen sind jedoch erlaubt, wenn jemand im Dienst oder in einer Notlage ist, bzw. zur Schule fährt.¹³

Die Winterruhe oder Winterlage in den Seerechten der Hansestädte beginnt am Martinstag (11.11.).¹⁴ Die Hamburger Stadtrechte von 1301 und 1497 schreiben dieses Datum zwingend vor und weisen den Schiffer sogar an, sich über den Willen der Befrachter hinwegzusetzen, wenn diese nach dem Martinstag den Seehandel fortsetzen wollen.¹⁵ Kommt der Schiffer nach St. Martin in einen Hafen, soll er einen Brief mit sich führen, der beweist, wann er geladen hatte und bereit war, mit voller Last zu segeln.¹⁶ Lübeck dagegen ermöglicht in beiderseitigem Einverständnis von Schiffer und Befrachter eine Fortsetzung des Schiffsverkehrs. Ohne Einverständnis des Befrachters dürfen die Schiffer weder im Lübecker noch in den beiden Hamburger Rechten den Schiffsbetrieb vor St. Martin einstellen. Die Mannschaft bekommt noch für acht Tage Lohn, wenn das Schiff für den Winter festgemacht wird.¹⁷

Heinsius zufolge können die hansischen Schiffe im Winter nur an einem geschützten Ort gelegen haben, denn *rein räumlich dürfte es schon unmöglich gewesen sein, alle in einem hansischen Hafen überwinterten Koggen an Land zu ziehen*.¹⁸ Für Kopenhagen sind

Ortsangaben zur Winterlage erhalten: Das Stadtrecht von 1443 verbietet es bei Strafe von je drei Mark, zahlbar an den König und die Stadt, Schiffe zur Winterlage vor jemandes Tür zu legen.¹⁹ Ausdrücklich zur Winterlage für Kopenhagener Bürger wurde der Stadt 1556 Grønnegaards Havn, eine Wasserfläche zwischen Seeland und der Insel Amager, zugesprochen, die allerdings auch der dänische König weiterhin zur Überwinterung eigener Schiffe nutzen wollte. Schiffe und Schuten durften nun nicht mehr im Hafen vor der Stadt überwintern, sondern mußten zur Winterlage nach Grønnegaards Havn verholt werden.²⁰

Das Verbot für beladene und Schiffe in Ballast, später als St. Martin auszulaufen, enthält eine Ausnahme für die eisfreien norwegischen Häfen: Ist er vor St. Martin aus dem Ladehafen gesegelt und kommt nach Norwegen oder in andere Häfen, darf der Schiffer von dort aus segeln, wohin er will.²¹ Für Schiffe mit Bier und Hering gilt die Winterruhe von St. Nikolaus (6.12.) bis Lichtmeß (2.2.): Ist ein Schiff vor St. Nikolaus voll beladen mit Bier oder Hering, mag der Schiffer in seinen Zielhafen segeln, wenn er durch Eid bekräftigt, daß er keine anderen Kaufmannswaren darin habe als Bier und Hering. Schiffe bis zu 24 Lasten dürfen die Binnenschifffahrt ohne Einschränkung betreiben.²² Adam Tratziger berichtet, daß im Jahr 1520 der Wind den ganzen Winter hindurch aus westlichen Richtungen wehte. Kein Bier konnte von der Elbe gebracht werden. Die gesamte Ladung mußte wieder ausgeschifft werden, wodurch ein großer finanzieller Schaden entstand.²³

Das allgemeine Ende der Winterlage ist Cathedra Petri (22.2.), der Termin der Petri-Bursprache, einer öffentlich verlesenen Polizeiordnung, die in Hamburg regelmäßig mit dem formelhaften Spruch beginnt: *Eyn tid gheyt hir to, dat sik en iewelik neren wil, unde wi enhebbet nicht uordenet mer gud.*²⁴ Kein Schiffer, der in Winterlage gelegen hat, soll vor diesem Termin aussegeln. Doch nicht nur vom Schiffer wird die Einhaltung der Winterlage erwartet: Auch dem Kaufmann ist es verboten, vor Ende der Winterlage Waren einzuschiffen. Verstoßen Schiffer oder Kaufmann der Hanse gegen diese Bestimmung, hat der Schiffer sein Schiff, der Kaufmann sein Gut verloren. Gehören sie nicht zur Hanse, soll der, der Schiff oder Gut von ihnen kauft, diese verloren haben. Verkauft der Schiffer das Schiff jedoch nicht, soll ein Jahr lang niemand sein Schiff befrachten.²⁵

Die Strafe war somit sehr hoch: Verlust von Schiff oder Gut bzw. ein einjähriges Arbeitsverbot des Schiffers in den Hansestädten. Neben dem Schutzgedanken mag hier auch die Absicht, Wettbewerbsgleichheit herzustellen, eine Rolle gespielt haben. Wenn die Strafe sich sogar noch auf den Käufer von Schiff und Gut erstreckte, zeigt dies, daß Angehörige der Hanse keinen Vorteil daraus erzielen sollten, mit nichthansischen Schiffen und Kaufleuten, welche die Verordnungen mißachteten, Geschäfte zu machen.

Obwohl die hansischen Seerechte nach dem 15. Jahrhundert die Winterlage nicht mehr erwähnen, enthalten sie doch Bestimmungen für den Fall, daß ein Schiffer die Mannschaft den Winter über verpflegt. Da Heuerverträge grundsätzlich nur für eine Reise abgeschlossen werden und dem Schiffer keine weitergehenden Verpflichtungen zur Versorgung der Mannschaft auferlegen, kann es sich dabei nur um das Überwintern eines Schiffes in einem auswärtigen Hafen handeln. Es wird davon ausgegangen, daß der Schiffer im Frühjahr mit derselben Mannschaft ausläuft, denn ihr wird bei Strafe verboten, nach Ablauf des Winters höhere Heuer auszudingeln.²⁶ Die Winterlage scheint, möglicherweise nur noch witterungsbedingt, weiterhin bestanden zu haben, wenn sie auch nicht per Rezeß angeordnet wurde.

Dollinger und Daenell zufolge waren die Vorschriften selbst in der Zeit, in der die Winterlage verbindlich vorgeschrieben wurde, umstritten.²⁷ Der von Daenell aufgeführte Artikel im Lübecker Stadtrecht von 1294 zur Winterlage betrifft jedoch nicht diese, sondern das Verhältnis zwischen einem Schiffeigner und dem Schiffer, der das Schiff für einen Sommer, also eine Schifffahrtssaison, mietet. Das Ende der Sommermiete ist auf St. Martin (11.11.) festgelegt. Kann der Schiffer zu diesem Zeitpunkt nicht in dem Hafen sein, in dem er das

Schiff gemietet hat, ist er dem Eigner gegenüber straffrei, wenn er willens ist, in den Ausgangshafen zu segeln.²⁸ Es geht also nicht um eine Einschränkung des Schiffahrtsbetriebes im Winter, sondern um den Schutz des Mieters vor Schadenersatzansprüchen des Eigners bei verspätetem Eintreffen. Das schwedische Seerecht von 1667 greift den Artikel auf, begünstigt jedoch die finanziellen Ansprüche des Eigners: *Hat jemand ein Schiff auf einen ganzen Sommer geheuert, und liefert es zu Martini wieder in den verabredeten Hafen zurück; so ist er von aller Ansprache frey. Wird er aber aus Noth gezwungen, es länger zu brauchen, so bezahlt er billig die Fracht für die übrige Zeit, bis es wieder in den rechten Hafen angekommen ist.*²⁹ Die Bestimmung sagt somit nichts über eine allgemeine Winterruhe in der Schifffahrt, sondern nur über die verspätete Beendigung eines befristeten Mietverhältnisses, der offenbar nicht unüblichen *Sommer-Heuer*.³⁰

1.2. Feiertagsruhe

Nicht als Einschränkungen für den Schifffahrtsbetrieb, sondern als Ausnahmen von der allgemeinen Feiertagsruhe regeln die Christenrechte im Birkinsselrecht und in der Frostupingsbók das Löschen und Laden an Feiertagen.³¹ Danach dürfen die Besatzungen von Schiffen, die in dieser Zeit zur Handelsstadt kommen, keine Verkaufswaren von Bord führen, sondern nur eine begrenzte Menge von Lebensmitteln und Schiffsgerät. Ebensoviel darf jemand, der ausfahren will, an Bord tragen.³² Die Frostupingsbók beschränkt diese Bestimmung auf Schiffe, die sechs Ruderpaare oder weniger haben.³³ Eine Ausnahme bilden lecke und gefährdete Schiffe: Bei diesen soll die Ladung über die Flutgrenze hinauf an Land geschafft werden.³⁴ Im Birkinsselrecht erstreckt sich die Ausnahme auch auf Schiffe, die zu klein zum Wohnen sind. Dies müssen zwei Zeugen beweisen, damit das Gepäck straflos zum nächsten Hof getragen werden kann.³⁵ Der bischöfliche Stadtherr erlaubte den Kopenhagener Bürgern 1275 auch an Feiertagen, ihre Waren von der Brücke oder von Schiffen zu schaffen. Allerdings hatten sie dafür einen Schilling in die St. Olafs Büchse für den Unterhalt Leprakranker in Kopenhagen zu werfen. An den hohen Festtagen allerdings war nur in wirklichen Notfällen ein Warentransport gestattet.³⁶ Auch die Apenrader Schra aus der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts beinhaltet eine Ausnahme des Arbeitsverbots an Feiertagen: Gäste, Schiffer und andere dürfen ihre Güter straflos an Land führen oder einladen und fortfahren.³⁷

Die norwegischen Rechte stehen im Dienste der Sicherheit. Damit weder Leute noch Ladung oder Schiffsgerät leiden, muten sie es den Schiffsleuten nicht zu, auf einem lecken oder zu kleinen Schiff die Feiertage abwarten zu müssen. Dagegen bezeugen die Apenrader Schra und die Kopenhagener Privilegien von 1275 das Interesse der Gesetzgeber an einer zügigen Abwicklung des Schiffsverkehrs. Dies entsprach sowohl der dänischen Gastrechtspolitik, wonach Gäste sich nicht länger als notwendig in den Kaufstädten aufzuhalten hatten, als auch dem Interesse an der Konkurrenzfähigkeit der Stadt.³⁸ In Hamburg dagegen wurde in der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts mehrfach das Verbot erneuert, an Sonn- und Feiertagen in den Straßen oder Fleeten Güter zu führen, zu tragen, zu hantieren oder mit ihnen zu arbeiten bzw. Bier zu prüfen oder auszuschiffen. Keinerlei Güter durften an diesen Tagen aus der Stadt oder in die Stadt geführt werden, bevor die Vesper gesungen war.³⁹

1.3. Liegezeit

In Sinne einer zügigen Abwicklung des Schiffsverkehrs setzen zahlreiche Seerechte Fristen für das Löschen und Laden der Schiffe fest. Die hansische Schiffsordnung von 1591 nennt

den Grund für diese Regulierungen: Die Konkurrenzfähigkeit der Hanseschiffahrt sollte verbessert werden. Die Bestimmungen richten sich sowohl an die Schiffer als auch an Reeder und Kaufleute. Denn durch Nachlässigkeit und Versäumnis der Schiffer seien Waren verdorben und die Kaufleute scheu gemacht und davon abgehalten worden, hansische Schiffe zu benutzen. Obwohl nämlich alle Güter, Lebensmittel und andere Notwendigkeiten bereits im Schiff seien, würden trotz guten Windes oft acht oder neun Tage vergehen, bevor die Schiffe ablegten. Als Gegenbeispiel werden die Holländer genannt, die trotz größerer Schiffe wohl doppelt so schnell löschen und laden könnten. Die Schiffer werden daher verpflichtet, ihre Lebensmittel einzunehmen, mit den Reedern abzurechnen, ihren Leuten die Heuer auszuzahlen und alles so schnell wie möglich klarzumachen, damit das Schiff spätestens zwei bis drei Tage, nachdem das letzte Gut eingeladen ist, absegeln kann. Sind die Reeder säumig, soll der Schiffer keine Rücksicht auf sie nehmen, sondern auf ihren Part bodmern, damit das Schiff nicht aufgehalten wird. Auch ein verspäteter Kaufmann darf mit seiner Ladung das Schiff nicht aufhalten und muß volle Fracht bezahlen, auch wenn das Schiff ohne seine Ladung abfährt.⁴⁰ Das hansische Seerecht von 1614 greift diese Bestimmungen nur soweit auf, wie sie den Schiffer betreffen.⁴¹

Schon das Lübecker Stadtrecht von 1294 legt eine Frist von acht Tagen für das Löschen und Laden fest.⁴² Das Wisbysche Seerecht unterscheidet nach dem Abfahrthafen der Schiffe: Kommen sie aus Norwegen oder *vmme den schagen* (um Skagen), sollen sie innerhalb von 14 Tagen gelöscht werden.⁴³ Kommen sie dagegen aus Hamburg oder anderswoher, muß das Löschen binnen acht Tagen abgeschlossen sein.⁴⁴ Das schwedische Seerecht von 1667 greift diese Bestimmungen auf: Innerhalb von acht Tagen muß ein Schiff, das innerhalb der Ostsee eine Reise unternommen hat, gelöscht sein und die Mannschaft ausbezahlt werden. Geht die Reise über die Ostsee hinaus, beträgt die Frist 14 Tage. Ausnahmeregelungen sind für leicht verderbliche Güter vorgesehen und für den Fall, daß eine anderslautende Certepartie geschlossen wurde.⁴⁵ Werden Leichter benötigt, weil das Schiff zuviel Tiefgang für das Fahrwasser hat oder aus anderem Grund, sollen diese Leichter innerhalb von fünf Wochentagen gelöscht werden. Hält der Befrachter das Schiff länger auf, ersetzt er dem Schiffer allen daraus entstehenden Schaden.⁴⁶ Auch ein Zusatz zu Magnus Lagabøters Stadtrecht für Bergen bestimmt, daß alle Kaufleute ihre Ladung innerhalb von acht Werktagen nach dem Anlegen an den Brücken gelöscht und in den Hof gebracht haben sollen, vor dem sie liegen.⁴⁷ Diese Bestimmung dient jedoch weniger dem Schutz der Kaufleute vor zu langsamen Schiffen, als vielmehr der Rücksichtnahme auf nachfolgende Schiffe, wie aus dem Gesamtartikel hervorgeht: Die Schiffe sollen nach dem Löschen von den Landungsbrücken in die Bucht ablegen, um den Platz für beladen ankommende Schiffe freizugeben. Auch sollen die Schiffe einen Steven in die Bucht und einen zur Landungsbrücke kehren, so daß sie möglichst wenig Platz beanspruchen.⁴⁸

Magnus Erikssons Stadtrecht schreibt vor, Schiffe in Ballast von den Brücken zu verholten wenn ein beladenes Schiff an den Brücken gelöscht werden soll. Wer mit einem Schiff in Ballast an der Brücke liegenbleibt und den Platz für das ankommende Schiff nicht freigibt, nachdem er vom Stadtvogt und den Ratsleuten in Anwesenheit zweier Zeugen zum Weichen aufgefordert wurde, zahlt für jeden Liegetag drei Mark Strafe.⁴⁹

Neben abstrakten Zeitbestimmungen, wie z.B. acht Tagen, werden also auch konkrete Zeitbestimmungen erwähnt, die sich direkt aus dem Schifffahrtsbetrieb ergeben und aus der Notwendigkeit gegenseitiger Rücksichtnahme der Schiffer in einem stark frequentierten Hafen. Sobald ein Schiff in den Hafen kommt, um an den Brücken gelöscht zu werden, ist die Zeit der gelöschtten und mit Ballast seefest gemachten Schiffe an der Brücke beendet, sie müssen weichen. Ein Anspruch, zum Beladen an der Brücke bleiben zu können, bestand offenbar nicht. Dies war sinnvoll, weil das Löschen zwar in einem Arbeitsgang am Zielha-

fen erledigt werden konnte, das Beladen jedoch nach und nach vor sich ging. Sowohl die Seerechte, die keine bezahlte Besatzung erwähnen, als auch die übrigen Seerechte gehen offenbar davon aus, daß mehrere Befrachter ihr Gut in ein Schiff laden: Bei drohender Überladung lädt zuerst aus, wer zuletzt eingeladen hat.⁵⁰ Ausschlaggebend war dabei offensichtlich die Reihenfolge der Vertragsabschlüsse.⁵¹ In den norwegischen Rechten muß der Schiffer in diesen Fällen eine Strafe zahlen, weil er Transportverträge über mehr Güter abgeschlossen hat als sein Schiff aufnehmen kann. Die Gulapingsbók nennt diese Strafe *Handschlagsbruch*.⁵² Magnus Lagabøters Stadtrecht für Bergen verpflichtet den Schiffer, für die Schiffsgenossen, die ihre Ware ausladen müssen, ersatzweise eine ebensogute Fahrgelegenheit zu beschaffen. Erst wenn ihm dies nicht gelingt, wird als Strafe das Frachtgeld fällig, das er sonst von den Schiffsgenossen erhalten hätte.⁵³

Sowohl Schiffer als auch Befrachter sind an die vereinbarten Fristen gebunden. Die Seite, die eine Verzögerung verursacht, muß der anderen den Schaden ersetzen. Das Wisbysche Seerecht und das schwedische Seerecht von 1667 schreiben dem Schiffer vor, 15 Tage über den vereinbarten Termin hinaus auf die Ladung zu warten. Ist das Kaufmannsgut nach Ablauf dieser Frist nicht auf dem Schiff, zahlt der Befrachter die volle Fracht und eine Entschädigung für die Wartezeit zu einem Viertel an die Seeleute und zu drei Vierteln an den Schiffer (Wisby), bzw. zu drei Vierteln an Schiffer und Reeder (S 1667).⁵⁴ Interessant ist an dieser Stelle, daß auch die Seeleute einen Teil des Geldes bekommen, obwohl der Frachtvertrag nur zwischen Schiffer und Befrachter geschlossen wird, sie also nicht direkt Vertragspartner sind. Da sie jedoch Heuerverträge jeweils über eine Reise abgeschlossen haben, verlängern die Liegetage ihre Arbeitszeit. Obwohl das schwedische Seerecht von 1667 die Zeitheuer neben der Reiseheuer kennt, wird hier keine Unterscheidung zwischen den Seeleuten getroffen, die für eine Reise angeheuert haben und denen mit Zeitheuer.

Ist eine Seite daran gehindert, den Frachtvertrag zu erfüllen, kann sie sich oft durch Stellen eines Ersatzes aus dem Vertrag zurückziehen.⁵⁵ Will der Befrachter seine eingeschifftete Ware wieder ausladen, zahlt er dem Schiffer die volle Fracht wenn der Schiffer nicht ohne Verzögerung anderes Gut bekommen kann.⁵⁶ Das dänische Seerecht von 1683 schreibt dem Befrachter in dem Fall vor, die Auslagen des Schiffers für das Ein- und Ausladen zu erstatten. Löschen alle Befrachter ihre Ladung vor Beginn der Reise, zahlen sie jedoch nur halbe Fracht, die Seeleute erhalten halbe Heuer.⁵⁷

Einschränkend wirkt sich in den älteren skandinavischen Seerechten das Vorkaufsrecht des Königs auf den Schiffsfahrtsbetrieb aus. Danach dürfen Schiffe erst gelöscht werden, nachdem die Ladung dem Vogt des Königs drei Tage lang angeboten wurde.⁵⁸ Auch Hamburg versuchte, ein Stapelrecht durchzusetzen: Gäste durften demnach ihre auf dem Wasserwege in die Stadt transportierten Waren keinem anderen Gast verkaufen, bevor sie nicht bei den Zollherren der Stadt waren, ihre Waren anschließend ausgeschifft und drei Tage lang auf dem städtischen Markt angeboten hatten.⁵⁹

Doch auch das Eintreffen unvermuteter Ereignisse mit teilweise erheblichen zeitlichen Auswirkungen kann die Erfüllung von Fracht- und Heuerverträgen verhindern. Zu diesen insbesondere in den jüngeren Seerechten erwähnten Ereignissen gehören *unvermuthliche Arrestirung* des Schiffers, Krieg, *See-Räuberey*, *Eises-Noth*, sowie ein plötzlich eintretendes Ausfuhrverbot für die als Ladung vorgesehenen Waren.⁶⁰ Auch für den Fall, daß ein Schiff *in Krondienst genommen, oder sonst von der Krone wegen mit Beschlag belegt* [wird], *oder ein anderer Unfall entstünde*, oder auch, daß ein solches Schiff *von der Landsobrigkeit an dem fremden Ort gegen einen gewissen Lohn in Dienst genommen* wird, werden die Ansprüche zwischen Befrachter und Schiffer sowie die Heueransprüche der Mannschaft geregelt.⁶¹

1.4. Nachtfahrverbot

Eine besonders kurzzeitige Einschränkung des Schifffahrtsbetriebes enthält das dänische Seerecht von 1561. Es ist der einzige hier behandelte Rechtstext, der ein Nachtfahrverbot beinhaltet. Zur Begründung des Verbots heißt es, daß Fischer insbesondere bei der Heringsfischerei von Schiffen und großen Schuten überfahren werden und dabei Leben und Fischereigerät verlieren. Um dies zu verhindern, wird für eine begrenzte Zeit, nämlich von St. Bartholomei (24.8.) bis St. Dionysii (9.10.), wenn die Fischer üblicherweise anzutreffen seien, allen in- und ausländischen Schiffen im Öresund von Örekrog bis Falsterbo Riff das nächtliche Segeln verboten. Sie sollen ankern und mit Licht und Laterne bis zum Tagesanbruch Wache halten.⁶² In diese Zeit fiel die Hauptfangsaison für Hering, der im Öresund *von Mitte August bis in den Oktober hinein* von dänischen Fischern gefangen wurde.⁶³ Die große Zeit des Schonenherings war vorbei, als diese Bestimmung zum Schutz der Heringsfischer erlassen wurde.⁶⁴ Der Öresund entwickelte sich zur wichtigsten *Seehandelsstraße Europas. Im Verlauf des 16. Jahrhunderts hatte sich die Zahl der passierenden Schiffe vervierfacht.*⁶⁵ Erkennbar wird das Interesse des Gesetzgebers am Erhalt der dänischen Heringsfischerei, die durch den zunehmenden Verkehr gefährdet war.

1.5. Wachsystem

Ein regelmäßiges Wachsystem wird in den untersuchten Seerechtsbestimmungen selten erwähnt. Allerdings werden die Schiffsgenossen im Stadtrecht für Bergen und in dem nach 1164 verfaßten Birkinselfrecht in vier Gruppen aufgeteilt, die sich bei der Ausguckwache, dem Festmachen und der Tauwache, dem Ausschöpfen des Schiffes im Hafen und dem Ausschöpfen während der Fahrt in festgelegter Reihenfolge ablösen.⁶⁶ Erst im 16. und 17. Jahrhundert griffen die Seerechte die Wachpflicht bei Tag und Nacht wieder auf. Selbst Kaufleute hatten sich daran zu beteiligen, wenn der Schiffer es für notwendig hielt. Wer die Wache verschlief oder einen Wachhabenden beim Schlafen erwischte und dies verschwie, mußte ein Bußgeld für die Armenkasse zahlen.⁶⁷ Arbeitsglocken, wie Le Goff sie erwähnt, die das städtische Leben des 14. Jahrhunderts einteilten, kommen in den Seerechtsvorschriften nicht vor.⁶⁸ Ein Lübecker Ratsurteil vom August 1485 belegt jedoch die Zeitrechnung in Glasen. Hierbei drehte die Wache das Stundenglas, eine Sanduhr, jede halbe Stunde um und gab dies durch Schläge auf die Schiffsglocke bekannt. Das im Urteil genannte Schiff war so leak, daß alle Glasen, d.h. jede halbe Stunde, gepumpt werden mußte.⁶⁹

2. Entlohnung der Seeleute

Das Hamburger Schifffrecht von 1301, das Lübecker Seerecht von 1299 und die jüngeren Seerechte Norddeutschlands und Skandinaviens enthalten vielfältige Arten der Entlohnung für Schiffsmannschaften.⁷⁰ Erwähnt werden u.a. Heuer, Führung, Windegeld sowie ein Kühlgeld für die zusätzliche Arbeit, die eine Getreideladung erforderte.

2.1. Heuer

Der Heuervertrag wurde zwischen dem Schiffer und den Seeleuten jeweils für eine Reise abgeschlossen.⁷¹ Im Hamburger Schifffrecht von 1301 ist die Reiseheuer für eine Fahrt nach Utrecht, *se si cort ofte lanc*, also unabhängig von der Dauer der Reise, festgelegt.⁷² In dieser Bestimmung ist die Zeit für die Utrechtfahrt »Ereigniszeit« im Sinne Le Goffs: Die Seeleute

erhalten die Heuer somit nicht für eine abstrakte chronologische Zeitspanne, sondern für genau die Zeit, die ihre Reise dauert.⁷³ Bei den Bestimmungen über andere Reiseziele im Hamburger Schifffrecht von 1301 hat die Dauer der Reise dagegen Auswirkungen auf die Heuertarife: Für die Fahrt nach Norwegen oder Gotland soll der Schiffer den Seeleuten für 12 Wochen Vorlohn geben, und danach für jede weitere Woche Reisedauer eine Lohnverbesserung.⁷⁴ Die Heuertarife sind im Schifffrecht festgeschrieben und werden somit nicht zu Beginn der Reise zwischen Seeleuten und Schiffer ausgehandelt. Das Schifffrecht geht von einer »Normreisedauer« aus, bei deren Überschreiten dem Schiffer zusätzliche Lohnkosten entstehen. Bei einer kürzeren Reisedauer erhalten die Seeleute allerdings nicht weniger als den festgelegten Vorlohn, ihr Interesse an einer schnellen Reise muß schon deshalb groß sein. Insofern liegt hier keine Zeit-, sondern eine Reiseheuer für eine Seereise von durchschnittlicher Dauer vor. Erst ein zusätzlich notwendiger Zeiteinsatz der Seeleute wird in Form einer Zeitheuer entlohnt.⁷⁵ Jede Änderung des Fahrtziels bringt eine Erhöhung der Heuer mit sich, da dem Heuervertrag als Einheit eine Reise zugrunde liegt.⁷⁶ Die Seeleute sind nach den Seerechten des 16. und 17. Jahrhunderts unbedingt dazu verpflichtet, dem Schiffer Folge zu leisten und eine Änderung des Fahrtziels zu akzeptieren.⁷⁷ Über Streitigkeiten wegen des zusätzlichen Lohnes wird erst bei der Rückkehr entschieden. Ein Seemann, der sich einer Fahrtverlängerung entgegenstellt, ist als Meuterer zu bestrafen.⁷⁸ Das hansische Seerecht von 1614 teilt die Entscheidungsbefugnis über die Höhe der Heuerverbesserung den *Alter-Leuten der Schiffer-Gesellschaft, oder andern unpartheyschen Seefahrenden Leuten* zu.⁷⁹

Keine Lohnerhöhung bei einer Fahrtzieländerung erhalten dagegen Seeleute, die für einen bestimmten Zeitraum anheuern.⁸⁰ Die Möglichkeit der Zeitheuer besteht im Wisbyschen Seerecht und im schwedischen Seerecht von 1667 alternativ neben der Heuer für eine Reise und der Möglichkeit, für einen *Theil der Schiffsfracht* zu fahren.⁸¹ Auch wenn das Schiff *gänzlich nach einem andern Ort* [...segelt], *als wohin die Schiffsleute zuerst gedungen worden*, gilt, daß der Lohn der Seeleute für eine längere Seereise erhöht, für eine kürzere aber nicht verringert wird.⁸²

Eine unterschiedliche Beurteilung findet der Fall, daß auf der Hinreise vor dem vereinbarten Fahrtziel ein anderer Hafen angelaufen wird, in den dänischen Seerechten von 1561 und 1683 einerseits sowie im schwedischen Seerecht von 1667 andererseits: In den dänischen Seerechten wird die Mannschaft dazu verpflichtet, ohne Heueraufbesserung einen Teil der Ladung zu löschen und dem Schiffer an das ursprüngliche Fahrtziel zu folgen, *wenn er soviel von derselben Last im Schiff zurückbehält, daß er tief genug beladen ist, um dorthin zu segeln wohin er sein Volk geheuert hat*.⁸³ Die Seeleute werden verpflichtet, *ohne Knurren und Widerrede zu löschen*.⁸⁴ Das schwedische Seerecht dagegen gesteht den Seeleuten für die Mehrarbeit *außer ihrem Lohn, ein Paar neue Schuhe oder deren Werth* zu.⁸⁵ Auch die Strafe bei Zuwiderhandlung ist im schwedischen Recht milder als in den dänischen Rechten: Weigern sich die Seeleute, im unterwegs angelaufenen Hafen zu löschen, verlieren sie im schwedischen Recht den halben Lohn oder die Heuer für zwei Monate, in den dänischen Seerechten dagegen die gesamte Heuer sowie die Führung und werden darüber hinaus zu einem Bußgeld an König und Stadt verurteilt.⁸⁶

Die zwei Bestimmungen zeigen verschiedene Auffassungen von Arbeit: In Dänemark beinhaltet der Heuervertrag offensichtlich alle auf einer Reise anfallenden Arbeiten, einschließlich des unvorhergesehenen Löschens von Teilen der Ladung in anderen als den vertraglich vereinbarten Häfen. In Schweden dagegen wird der Einsatz von Arbeit und Zeit honoriert, den das zusätzliche Anlaufen eines Hafens bedeutet, sowie das Abweichen von den ursprünglichen Fahrtplänen, auf deren Dauer und Arbeitsanfall der Seemann sich beim Abschluß des Heuervertrags eingestellt hatte. Gleiches Recht gilt in Dänemark und Schwe-

den jedoch, wenn im zusätzlich angelaufenen Hafen die gesamte Ladung gelöscht wird: In dem Fall haben die Seeleute mit dem Löschen ihre gesamte Heuer verdient, so als ob sie bis zum ursprünglich vereinbarten Fahrtziel gereist wären. Sie sind allerdings dazu verpflichtet, *dem Schiffer weiter, oder zu Hause zu folgen, wie derselbe es verlangt*, gegen eine entsprechende Lohnverbesserung.⁸⁷

Die Zeitfrage spielt wiederum eine Rolle bei der Entlohnung, wenn Schiffer *ausserhalb Landes, durch Potentaten, oder sonst eine Obrigkeit, angehalten würden, oder durch Mangel des Saltzes auf Fracht, oder sonst aus andern Ursachen, nach Gutdüncken der Schiffer, ihren Freunden [den Reedern/ Befrachtern] zum besten, liegen müsten, und dann das Schiffsvolck besonder Liegegeld haben wolte*.⁸⁸ Dieses Liegegeld wird den Seeleuten verweigert, wenn der Schiffer sie während der Liegezeit beköstigt. Die Zeit, welche die Seeleute zusätzlich beim Liegen des Schiffes einsetzen, wird nicht honoriert. Die Heuer erscheint somit wieder als Entlohnung für alle Arbeiten auf einer Reise, egal wie lange diese dauert, und obwohl die längere Dauer nicht auf widrigen Witterungseinflüssen beruht, sondern auf handels- oder staatspolitischen Gründen. Das Liegen kann *nach Gutdüncken der Schiffer* geschehen, denen die Verfügungsgewalt über die Zeit der Seeleute gegeben wird, sofern es im Interesse der Reeder bzw. Befrachter geschieht. Die Verfügungsgewalt des Schiffers erstreckt sich allerdings nicht auf die Entscheidung, ob er den Seeleuten Liegegeld zahlen will, denn diese Freiheit wird ihm nicht zugestanden: Er soll *nicht schuldig oder mechtig sein*, der Mannschaft einen Lohnzuschlag für die Liegezeit zukommen zu lassen. *Und, da der Schiffer gedrungen würde, dem Volcke Verbesserung zu geben, sol es doch zu Erkenntnis stehen guter Männer, zu erster Lossestädte, ob sie es haben sollen oder nicht*.⁸⁹

Die Hamburger Burspraken lassen die Befürchtung des Rates erkennen, Schiffer könnten durch Zahlung von Heuer- und anderen Lohnverbesserungen für Seeleute die Preise in der Schifffahrt verderben. Zahlten sie trotz des Verbotes ungewöhnliche oder mehr als die ursprünglich vereinbarte Heuer, Führung und andere *unpflicht* an ihre Seeleute, sollten sie und nicht die Reeder den Schaden tragen.⁹⁰ Diese Vorschriften bedeuteten nicht nur einen Eingriff in die finanzielle Freiheit des Schiffers, sondern auch in seine Autonomie beim Abschluß von Heuerverträgen. Denn bis auf die wenigen Seerechte, die feste Heuersätze beinhalten, konnten die Heuern frei zwischen Schiffer und Mannschaft ausgehandelt werden.⁹¹ Wird es dem Schiffer versagt, in den genannten Sonderfällen die Heuer zu erhöhen, ist dies ein Anzeichen für die fortschreitende Einengung seiner Befugnisse. Er ist nicht mehr selbständiger Vertragspartner der Seeleute, sondern in erster Linie den Interessen seiner Reeder verpflichtet, wenn er auch nicht im einzelnen Weisungen abwarten muß, sondern nach Gutdünken, der Sachlage vor Ort entsprechend, handeln kann. Ein Anspruch der Seeleute auf zügige Durchführung der Reise besteht offenbar nicht, ihre Interessen werden denen von Reedern und Befrachtern untergeordnet. Die in den Seerechten grundsätzlich erkennbare Förderung schneller und reibungsloser Schifffahrt wird hier zugunsten des Handels eingeschränkt. Für die Seeleute bedeutet die Liegezeit eine unbezahlte Arbeitszeitverlängerung, die den Ausfall anderer Verdienstmöglichkeiten mit sich bringt. Die Strafe für Seeleute, die sich dem durch Entlaufen entziehen, ist die Todesstrafe *auf Gutdünken der Obrigkeit*.⁹²

Die in Hamburg ansässigen Bootsleute durften sich nicht an anderen Orten verheuern, sondern bei willkürlicher Strafe des Rates allein einheimischen Schiffern gegen eine gezielte Heuer dienen.⁹³ In Hamburg ist seit 1691 ein Wasserschout nachweisbar, dessen Aufgaben sich mit den im folgenden geschilderten Pflichten seines Kopenhagener Kollegen deckten. Das Amt entstand in beiden Städten nach niederländischem Vorbild. In Hamburg zahlten alle dort löschenden Kauffahrteischiffe eine Gebühr zum Unterhalt des Wasserschouts.⁹⁴ Die 1695 formulierten Pflichten des Kopenhagener Wasserschouts bestanden u.a.

darin, eine Liste mit Namen, Geburts- und Wohnort eines jeden zu führen, der von Kopenhagen aus auf einem Handelsschiff anheuern wollte. Für die Aufnahme in die Liste und ein Attest darüber erhielt der Wasserschout 12 Schilling dänisch von jedem Seemann. Schiffern stand es frei, ob sie die Dienste des Wasserschouts in Anspruch nahmen, allerdings durften sie bei hoher Geldstrafe nur die verzeichneten Seeleute anheuern. Die Anmusterung der Seeleute hatte in Anwesenheit des Wasserschouts zu erfolgen, der ihre Namen in einem Protokoll mit dem Reiseziel, den Konditionen der Reise und ihrer Heuer oder einem Monatsgeld sowie dem gezahlten Vorschuß verzeichnete. Eine Abschrift des Protokolls, die für die Dauer der Reise an Bord blieb, war vom Schiffer und sämtlichen angemusterten Seeleuten zu unterschreiben. Der Wasserschout versiegelte die Abschrift und erhielt dafür vom Vorschuß und von der Heuer bzw. dem Monatsgeld der Seeleute bei ihrer Rückkehr je einen Schilling dänisch von jedem Taler. Fanden sich Seeleute nicht zur vereinbarten Zeit an Bord ein, und zeigte der Schiffer dies beim Wasserschout noch am selben Tag an, hatte der Wasserschout die Seeleute auf eigene Kosten an Bord zu schaffen oder dem Schiffer den Vorschuß zurückzuzahlen. Meldete der Schiffer das Fehlen des Seemanns später, hatte er den Schaden selbst zu tragen. Ausländischen Kapitänen oder Schiffern, die in Kopenhagen überwinterten, löschten oder luden, war es ohne besondere Erlaubnis verboten, selbst oder durch Stellvertreter Seeleute anzuheuern. Schiffer, die von Kopenhagen aus das dänisch-norwegische Reich verließen, mußten die gleiche Zahl von Bootsleuten mit ihrem Schiff heimführen, die bei ihnen angemustert hatte, andernfalls hatte der Wasserschout dies sofort dem Magistrat zu melden.⁹⁵

Den Fall, daß eine Reise ohne Willen des Schiffers durch »höhere Gewalt« wie Seeräuber, Krieg oder Arrest durch die regionale Obrigkeit verhindert wird, regeln die dänischen Seerechte von 1561, 1683 und das schwedische Seerecht von 1667.⁹⁶ In diesen Fällen erhält die Mannschaft ein Viertel der vereinbarten Heuer und ist damit entlassen. Ist das Schiff jedoch ausgelaufen und wird durch Mastverlust oder ähnliches zur Umkehr gezwungen, wird die Mannschaft je nach den Heuermodalitäten unterschiedlich bezahlt: Wer für die Hinreise angeheuert hat, erhält die halbe Heuer. Dem entspricht ein Viertel der Heuer für Seeleute, die für die Hin- und Rückreise angeheuert haben. Die Seeleute jedoch, die für Zeitheuer fahren, werden für die verstrichene Zeit bezahlt.⁹⁷ Die Zeitheuer, hier Monatsheuer, *Maa-nets Hyre*, genannt, ist in diesem Fall die präzisere Regelung, die sich enger an die tatsächlichen Verhältnisse (nämlich die Reisedauer bis zur vorzeitigen Rückkehr), anlehnt als die erwähnten Bruchteile der Reiseheuer. Die Zeitheuer ist in dieser Regelung das genaueste Instrument, um Arbeitsleistung, d.h. in diesem Falle Arbeitsdauer, zu entlohnen. Eine leistungsorientierte Bezahlung, gestaffelt nach Arbeitsintensität, kennen die Seerechte nicht. Sie wäre in einer Mannschaft, auf deren gutem Zusammenwirken das Wohlergehen aller im Schiff Anwesenden und ein reibungsloser Reiseverlauf beruhen mußte, wenig sinnvoll. Gefordert wird allerdings immer ein Wohlverhalten der Mannschaft und die Wahrnehmung ihrer Pflichten. Eine Staffelung innerhalb der Mannschaft bezüglich der Heuer, etwa eine Festlegung der Heuersätze für den Steuermann im Gegensatz zum Schiffsjungen, gibt es in keinem der hier behandelten Seerechte. Nur die Erwähnung, daß die Steuerleute die Heuer hochtreiben, deutet auf ihre Spitzenstellung in der Mannschaftshierarchie auch in Bezug auf die Heuer hin.⁹⁸

Die Zeitheuer taucht in der erwähnten präzisen Form nicht häufig auf. Die Monatsheuer vermittelt ansonsten eher den Eindruck einer Rechnungseinheit als eines Mittels, ein differenziertes Verhältnis zwischen Bezahlung und Arbeitsdauer herzustellen. Das schwedische Seerecht von 1667 beispielsweise beinhaltet einen undurchsichtigen Umrechnungsmodus, wonach *ein Dritttheils des (...) Lohns, oder auch zweer Monate Heuer* einander ebenso entsprechen wie der *vierte (...) Theil (...) oder auch Eines Monats Heuer*.⁹⁹ Eine Entwicklung

von der Reise- zur Zeitheuer läßt sich jedoch nicht daraus ableiten, daß die Zeitheuer ausgerechnet im jüngsten der hier besprochenen Seerechte in ihrer präzisesten Form auftritt. Denn Zeit- und Reiseheuer bestehen nebeneinander sowohl im ältesten als auch im jüngsten der hier betrachteten Seerechte, die eine Heuerregelung enthalten.¹⁰⁰ Daß die Angaben für die Reiseheuer stets vor denen der Zeitheuer genannt werden, kann auf ein generelles Vorherrschen der erstgenannten hindeuten. Die Reiseheuer bot für den Schiffer Vorteile bei der Auszahlung der Heuer, solange keiner der erwähnten Fälle höherer Gewalt die Reise verhinderte. Denn die Heuer wird nicht in einer Summe am Ende der Reise gezahlt, was die Abrechnung mit der Zeitheuer erleichtert hätte, sondern in zwei bzw. drei Teilen. Zumeist wird ein Drittel beim Beladen des Schiffes, ein Drittel beim Löschen am Fahrtziel und das letzte Drittel bei der Rückkehr fällig.¹⁰¹

Im einzelnen differieren die Seerechte jedoch: Das schwedische Seerecht von 1667 und die hansische Schifferordnung von 1482 ordnen an, den Seeleuten das erste Drittel als Vorlohn, *dar men se winnet*, zu zahlen.¹⁰² Die hansische Schifferordnung von 1530 läßt das Drittel erst zahlen, wenn das Schiff halb geladen ist.¹⁰³ *Derwile dat Schepes-Volck sich vnderwilen mothwillig gegen dem Schipperen anstellen, wen se de hele Huer geboret hebben*, soll der Schiffer gemäß Hanserezeß von 1572 das erste Drittel erst auszahlen *dar he afflopt*, bei Auslaufen des Schiffes.¹⁰⁴ Nach dem schwedischen Seerecht von 1667 darf der Schiffer den Seeleuten bis zum Ende der Reise nicht mehr als das erste Drittel zahlen.¹⁰⁵ Die Lübecker Schiffsordnung von 1542 und das hansische Seerecht von 1614 unterscheiden je nach Fahrtziel, ob die Heuer in Hälften oder Dritteln ausgezahlt wird.¹⁰⁶ Das dänische Seerecht von 1561 sieht für Fahrten westwärts – eine alternative Fahrtrichtung wird allerdings nicht genannt – die Heuerzahlung in Hälften vor: Eine Hälfte beim Ausrüsten und die zweite Hälfte bei der Rückkehr.¹⁰⁷ Das dänische Seerecht von 1683 dagegen bestimmt, daß die erste Hälfte erst am Zielhafen ausgezahlt wird und die restliche Heuer bei der Rückkehr.¹⁰⁸

Die Seerechtsregelungen scheinen auf ein wachsendes Mißtrauen gegenüber den Seeleuten hinzudeuten, die ihr Geld immer später erhalten. Die sehr großzügige Regelung im Artikel vier des dänischen Seerechts von 1561, die der Mannschaft schon beim Ausrüsten des Schiffes die halbe Heuer zugesteht, wird durch die vorhergehende Bestimmung relativiert. Diese sieht eine Art Probezeit für die Seeleute vor: *Wenn ein Schiffer sein Volk angeheuert hat, sei es Steuermann oder Bootsmann, da sind sie sofort verpflichtet, sich an Bord zu begeben, so zeitig wie der Schiffer es zuvor gesagt hat, Und dort sollen sie ihr Amt wahrnehmen und ihre Arbeit, das Schiff zu beladen oder zu ballasten, bevor sie ihre Heuer empfangen. Können sie danach nicht mit dem Schiffer über ihre Heuer übereins kommen, da gebe der Schiffer ihnen für jeden Tag Arbeit, wie anderen Tagelöhnern und sei ihrer dadurch ledig. Haben sie aber ihre Heuer empfangen, und werden säumig und nehmen sich nicht des Schiffes an, da geben sie die erhaltene Heuer zurück und außerdem so viel wie ihnen als Heuer versprochen wurde (...).*¹⁰⁹ Die Seeleute erhalten ihre Heuer also erst, wenn sie sich bei der Arbeit bewährt haben und sich mit dem Schiffer über die Heuer einigen können. Wulf bezeichnet die Notwendigkeit einer Orientierung des Menschen in seinen Beziehungen zu anderen Menschen als grundlegend (...) im Zuge einer abnehmenden Permanenz sozialer Bindungen in den Städten Norddeutschlands vom 14. bis zum 16. Jahrhundert.¹¹⁰ Diese Orientierung verschafft sich der Schiffer bei der Einstellung auch im dänischen Seerecht von 1561 nicht nur durch Erkundigung beim Seemann *mit wem er zuletzt gesegelt war, ob er mit Willen und Freundschaft von ihm geschieden sei*, was durch Zeugen oder Brief zu beweisen ist, sondern auch durch die Vorleistung des Seemanns.¹¹¹ Dadurch ist dem Schiffer ein Instrument in die Hand gegeben, das nicht nur der Orientierung, sondern auch der Rationalisierung der Arbeit dient: Die Seeleute stehen unter dem Druck, gute und effektive Arbeit verrichten zu müssen, weil ihnen ansonsten nicht nur die Heuer entzogen wird,

sondern sogar eine Geld- oder Gefängnisstrafe droht.¹¹² Der Seemann, dessen Heuer nicht im voraus bezahlt wird, unterliegt diesem Druck nicht, sein Risiko besteht nur in der Verweigerung einer Weiterbeschäftigung. Dabei wird er für die geleisteten Arbeitstage entlohnt. Dieser Tagelohn ist jedoch keine Einheit der Heuerauszahlung, sondern wird im Gegenteil bei Nichtzustandekommen des Heuervertrages gezahlt. Die Art der Heuerauszahlung spiegelt somit das Vertrauensverhältnis zwischen Schiffer und Mannschaft wider: Im Hamburger Schifffrecht von 1301 wird die gesamte Heuer für 12 Wochen als Vorlohn ausbezahlt.¹¹³ Das dänische Seerecht von 1683 dagegen läßt die erste Heuerate erst im Zielhafen auszahlen. Die Seeleute werden dadurch zu permanentem Wohlfverhalten gezwungen, bevor sie überhaupt einen Teil ihres Lohns erhalten. Damit ist die Heuer in erster Linie zum Lohn für geleistete Arbeit geworden und kann vom Seemann nicht mehr als Handelskapital eingesetzt werden, um zu Beginn der Reise auf eigene Rechnung Waren zu kaufen und diese mit auf die Fahrt zu nehmen.¹¹⁴ Dieser Entwicklung entsprechen die Veränderungen der Führung, die im folgenden Kapitel erläutert werden.

2.2. Führung

Die Führung bestand in dem Recht der Seeleute, auf dem Schiff eine bestimmte Warenmenge frachtfrei mitzuführen.¹¹⁵ Das Wisbysche Seerecht gesteht den Seeleuten in Anlehnung an die Rôles d'Oléron die freie Wahlmöglichkeit zu, eigene Fracht einzuschiffen, ihren Führungsanspruch zu vermieten oder einen Teil der Ladung als Führung zu beanspruchen.¹¹⁶ Die Schifffrechte von Lübeck 1299 und Hamburg 1301 geben feste Führungssätze an, unterschieden je nach dem Hafen, in dem geladen wird. Das Lübecker Schifffrecht von 1299 legt darüber hinaus fest, daß die Führung bei Hering- oder Tuchladungen jeweils aus diesen Waren bestehen soll.¹¹⁷ Die Seeleute haben, anstatt ihre Führung selbst zu laden, die Möglichkeit, sie gegen einen durchschnittlichen Preis an den Schiffer abzutreten, der dafür mehr Ladung einnehmen und dementsprechend mehr Frachtgeld verlangen kann. Auch andere Seerechte nennen feste Sätze für die Führung.¹¹⁸ Der Verkauf oder die Vermietung des Führungsanspruchs wird an das Einverständnis des Schiffers geknüpft.¹¹⁹ Der Schiffer muß die Mannschaft an die Wahrnehmung ihres Führungsanspruchs erinnern, wenn das Beladen beginnt.¹²⁰ Das dänische Seerecht von 1683 fordert die Seeleute auf, sich selbst Raum für ihre Führung zu schaffen.¹²¹ Ist das Schiff fertig beladen, kann das Recht auf Führung nicht mehr geltend gemacht werden.¹²² Die hansische Schifferordnung von 1530 gesteht demjenigen, der die Führung eines anderen fälschlicherweise in Anspruch nimmt, sogar zu, sie zu seinem Besten zu behalten. Der Schiffer kann für entgangene Führung nicht verantwortlich gemacht werden.¹²³ Die hansischen Seerechte von 1591 und 1614 räumen den Reedern bzw. Befrachtern ein Vorkaufsrecht ein.¹²⁴

Das Recht auf Führung war auf bestimmten Fahrtrouten eingeschränkt.¹²⁵ Bei Lübecker Fahrten nach Spanien und Frankreich durfte auf der Hinreise keine Führung beansprucht werden. Auch bei Ballastfahrten bestand kein Anspruch auf Führung.¹²⁶ Eine Begründung, warum die Mannschaft bei der Spanien- und Frankreichfahrt auf die Führung verzichten mußte, wird nicht genannt. Die auch im Winter erlaubten Reisen nach Frankreich und Spanien waren keine Ballastfahrten, um etwa den Laderaum für das Hauptladegut Salz rein zu halten. Die hansischen Schiffe transportierten u.a. Getreide, Hering, Pelze, Holz, Salpeter und Kupfer zur iberischen Halbinsel und kauften dort vor allem Salz, aber auch Gewürze, Tuche und Wein.¹²⁷ Auch die 1620 festgelegten internen Leitungsregeln der dänischen Isländischen Kompagnie bestimmten, daß Schiffen, Steuer- und anderen Seeleuten zwar für die Islandfahrt Führung gewährt wurde, nicht jedoch für die Fahrt zu den Färöern.¹²⁸

Für Fahrten in der Ostsee sieht die Lübecker Schiffsordnung von 1542 eine Ablösezahl-

lung des Schiffers an die Mannschaft zum Ausgleich des Führungsanspruchs vor.¹²⁹ Das schwedische Seerecht von 1667 erläßt ein grundsätzliches Verbot der Führung eigenen Gutes.¹³⁰ Statt dessen sollen Schiffer und Mannschaft für eine nach Rangstufen innerhalb der Mannschaft gestaffelte Ladungsmenge *die Fracht (...) genießen*.¹³¹ Die *freie Führung* wird nur noch in dem Ausnahmefall gestattet, daß *der Schiffsbefrachter ausdrücklich seine Einwilligung dazu giebt; da denn der Zoll dafür erlegt, und diese Einwilligung dem Schiffer schriftlich vorgezeigt werden muß*.¹³² Die Seeleute konnten somit immer weniger frei über ihre Führung verfügen. Die Trennung zwischen Frachtgeschäft und Entlohnung der Seeleute wurde in Bezug auf die Führung zwar nicht endgültig vollzogen, doch ihr veränderter Charakter zeigt sich zumindest im schwedischen Seerecht von 1667 deutlich. Die Führung wandelte sich von dem Anspruch auf einen Laderaum, in dem der Seemann Waren nach eigener Wahl transportieren konnte, zu einem finanziellen Anteil an der Fracht.¹³³

Die privilegierte Behandlung der Führung im Falle von Seewurf blieb jedoch vom ältesten hier betrachteten Seerecht, in dem eine bezahlte Mannschaft erwähnt wird, bis zum jüngsten bestehen.¹³⁴ In Anlehnung an die Rôles d'Oléron enthalten sämtliche Stadtrechte Hamburgs und Lübecks sowie das dänische Seerecht von 1683 Bestimmungen zum Schutz einer bestimmten Menge der Führung vor der Umrechnung des Schadens über Schiff und Gut bei der Haverei.¹³⁵ In den Rôles d'Oléron beträgt diese Menge eine Last, in den Stadtrechten zumeist eine halbe Last.¹³⁶ Die Seerechte von Hamburg 1603 und Dänemark 1683 treffen keine Mengenangaben.¹³⁷ Die Bestimmung im Hamburger Seerecht von 1603 vermittelt den Eindruck, daß es sich bei der Führung tatsächlich um Gut handelt, das der Seemann unabhängig von der übrigen Schiffsladung auf eigene Rechnung einschiffet: *So iemand von dem Schiffs-Volcke etwas mehr, denn seine beschiedene Führung, darinnen er von Haverey befreyet ist, eingeschiffet hat; davon giebt er Haverey, anderen gleich*.¹³⁸ Die Rôles d'Oléron sind hier die einzige Rechtssammlung, die ein diszipliniertes Verhalten der Mannschaft zur Bedingung für die Befreiung von der Anrechnung stellt: *Die Matrosen sollen eine Tonne frei haben, und das andere sollen sie dem Wurf zuteilen, dem entsprechend, was einer (an Waren) an Bord hat, wenn er das (Schiff und die Ladung) auf See wie ein Mann verteidigt. Und wenn er sich nicht gut hält, wird er keine Befreiung haben*.¹³⁹ Die späteren Seerechte fordern diese Bedingung nicht ein. Die Führung war zu einem Rechtsanspruch geworden und wurde gern für Strafen in Form von Bußgeldern herangezogen.¹⁴⁰

2.3. Windegeld

Das Windegeld wurde den Seeleuten direkt vom Befrachter für das Löschen und Laden gezahlt. Lud der Schiffer selbst Waren, zahlte er kein Windegeld, beköstigte aber die Mannschaft.¹⁴¹ Auch für das Windegeld galten feste Tarife, die in den Seerechten festgehalten wurden.¹⁴² Da den Seeleuten das Windegeld allein zustand, die Miete für das Benutzen des Tauwerks ausgenommen, trugen sie auch allein die Verantwortung für allen Schaden, der beim Be- und Entladen geschah.¹⁴³ Wurde das Tau des Schiffers zum Winden benutzt, erhielt er ein Drittel des Windegeldes.¹⁴⁴ Allerdings war der Schiffer auch verantwortlich für den ordnungsgemäßen Zustand seiner Taue und der Winde. Riß das Tau oder brach das Windentakel, trug der Schiffer den Schaden. War das Tau aber von den Seeleuten mangelhaft befestigt, kamen sie für den Schaden auf. Einen besonderen Stellenwert nahm dabei die Pflicht der Seeleute ein, sich der Unversehrtheit und Eignung des Windegeräts zu versichern, da dies ausschlaggebend für die Schadensaufteilung war. Nach dem Wisbyschen Seerecht sollen die Seeleute den Schiffer oder Steuermann befragen, ob die Taue stark genug sind.¹⁴⁵ Bestätigen Schiffer und Steuermann dies, und reißt das Tau, tragen sie den Schaden. Haben die Seeleute nicht gefragt, ist es ihr Schaden. Das dänische Seerecht von 1561 wiederholt diese formalisierte

sierte Fragepflicht, das Seerecht von 1683 jedoch nicht mehr.¹⁴⁶ Das schwedische Seerecht von 1667 läßt das Fragen allein nicht mehr gelten, sondern verlangt, daß alle Parteien die Windegeräte besehen.¹⁴⁷ Hier müssen die Seeleute dem Schiffer Taue und Takel vorzeigen. Er übernimmt die Verantwortung, wenn er sie als gut anerkennt. Versäumen die Seeleute das Vorzeigen, zahlen sie jeden entstehenden Schaden. Das Tauwerk muß nun auch den Befrachtern gezeigt werden, denen das Gut gehört. Unterbleibt dies, sind Schiffer und Seeleute verantwortlich. Erkennen die Kaufleute das Tauwerk an, tragen sie den Schaden.

2.4. Kühlgeld

Die Seeleute erhielten für zusätzliche Arbeiten mit Getreideladungen zusätzlichen Lohn in Form eines Kühlgeldes. Das als Schüttgut transportierte Getreide mußte während der Fahrt durch Umschaukeln »gekühlt« werden, weil es sich sonst aufgrund der Feuchtigkeit durch Gasbildung entzündet hätte. Es wurde keinesfalls, wie Vogel dies behauptet, mit Wasser gekühlt!¹⁴⁸ Für jedes Kühlen erhielten die Seeleute einen festen, jeweils in den Seerechten festgeschriebenen Geldsatz vom Befrachter.¹⁴⁹ Teilweise liegt die Verantwortung für das Kühlen beim Schiffer, in anderen Seerechten bei den Seeleuten. Der Hanserezeß von 1412 verpflichtet den Schiffer beim Laden des Getreides, sich mit seinen Schiffs- und Bootsleuten zu einigen, damit sie es kühlen, sooft es notwendig ist. Versäumnisse hat der Schiffer zu verantworten. Der Kaufmann zahlt den Schiffs- und Bootsleuten für jede Last Getreides 1 ½ Flämische Grote.¹⁵⁰ Auch die Hanserezesse von 1418 und 1447 machen den Schiffer für das Kühlen des Getreides verantwortlich.¹⁵¹ Laut Hanserezeß von 1482 verlieren die Seeleute ihre Führung, wenn sie es versäumen, das Getreide zu kühlen.¹⁵² Das Wisbysche Seerecht läßt Schiffer und Steuermann das Strafmaß für die Seeleute festsetzen, wenn Getreide verderbt.¹⁵³ Nach dem Lübecker Stadtrecht von 1586 muß der Schiffer rechtmäßig beweisen, daß er durch Wind und Wetter oder andere Umstände verhindert war, das Korn so oft kühlen zu lassen, wie es notwendig gewesen wäre.¹⁵⁴ Gemäß schwedischem Seerecht von 1667 zahlt der Schiffer allen Schaden, wenn das Korn *erhitzt und verderbt*.¹⁵⁵

3. Pflichten der Schiffer

3.1. Fürsorgepflichten des Schiffers

Zu den Dienstpflichten der Schiffer gegenüber der Mannschaft gehört auch die Fürsorgepflicht bei Krankheiten oder Verletzungen. Erkrankt ein Seemann auf dem Schiff, so daß er nicht an Bord bleiben kann, ist der Schiffer schuldig, ihn vom Schiff in eine Herberge bringen zu lassen und ihn dort mit Licht, Speise, Trank und einer Pflegeperson zu versehen.¹⁵⁶ Das Schiff soll den Seerechten zufolge nicht auf den erkrankten Seemann warten; er erhält jedoch die volle Heuer, wenn er wieder gesund wird. Stirbt er, wird der Heueranspruch auf die Erben übertragen.¹⁵⁷ Das Hamburger Seerecht von 1603 und das schwedische Seerecht von 1667 unterscheiden Lohn- und Erbensprüche je nachdem, ob die Krankheit auf der Hin- oder Rückreise eingetreten ist.¹⁵⁸ Die zunehmende Differenzierung des Rechts wirkt sich somit deutlich zum Nachteil des Seemanns aus und bewirkt eine Verminderung der Fürsorge. Eine Verschriftlichung und Bürokratisierung wird beim Todesfall des Seemanns deutlich: Der Schiffer soll nach dem schwedischen Seerecht von 1667 mit zwei anderen Seeleuten ein Verzeichnis über das Eigentum des Verstorbenen anfertigen und bis zum Ausgangshafen in Verwahrung nehmen. Dort soll der Schiffer das Verzeichnis dem Gericht übergeben und anschließend demjenigen zustellen, der daran ein Recht hat. Sind verderbli-

che Dinge darunter, darf der Schiffer diese an die Meistbietenden verkaufen, worüber er wiederum genau Rechenschaft ablegen muß.¹⁵⁹ Das Gesetz regelt somit jedes Detail im Todesfall und verlangt die genaue Klärung der Rechtmäßigkeit von Erbensprüchen, bevor das Erbgut überantwortet wird. Die schriftlichen Beweise machen das Vorgehen transparent und überprüfbar. Sie sichern es auch gegen eventuelle spätere Ansprüche ab.

Die Fürsorgepflicht des Schiffers erstreckt sich allerdings nicht auf die Seekrankheit: *Ein Seemann, der sich aufgrund der Seekrankheit erbricht oder krank wird, soll seinen gesamten Vorlohn zurückgeben; den sollen Schiffer und Seeleute unter sich aufteilen.*¹⁶⁰ Da die übrigen Besatzungsmitglieder durch seinen Ausfall Mehrarbeit haben, muß der seekranke Seemann ihnen seinen Lohn geben.¹⁶¹ Auch die erstmals im schwedischen Seerecht aus dem Jahre 1667 von anderen Krankheiten getrennten unreinen und ansteckenden Krankheiten werden von der Fürsorge ausgeschlossen: Seeleute, die an einer solchen Krankheit leiden, werden ebenso wie Aufrührer im ersten von Christen bewohnten Land ausgesetzt und erhalten den Lohn, den sie bis zu dem Tage verdient haben.¹⁶²

Auf hansischen Schiffen wurden im 16. Jahrhundert Schiffsbarbiere erwähnt. Schiffsbarbiere der Hamburger Islandfahrer durften ihr Handwerk jedoch nicht innerhalb der Stadt ausüben.¹⁶³ Auch die beiden jüngsten hier betrachteten Seerechte treffen Regelungen für einen Schiffsbarbier bzw. *Schiffs-Chirurgus*, der einen festen Lohn dafür erhält, *allen und jeden von den Schiffsleuten mit Haarbeschneiden und Barbieren zu dienen, auch ihre Schäden und Krankheiten zu heilen, ohne daß er dafür mehr, als seinen ordentlichen Lohn genieße.*¹⁶⁴ *Ist aber einer mit einer bösen und ansteckenden Krankheit behaftet, oder auch außer dem Schiffsdienst zu Schaden gekommen, so genießt er [der Schiffsbarbier, C.D.] eine billige Belohnung.*¹⁶⁵ Der Schiffsbarbier erhält somit eine Gefahrenzulage bzw. eine Sonderentschädigung für die zusätzliche Arbeit bei ansteckenden Krankheiten. Die Fürsorge des Schiffers bezieht sich selbst im Fall, daß ein Schiffsbarbier an Bord ist, nicht auf diese Krankheiten.

In den jeweils nur für eine Reise geltenden Schiffsartikeln der besatzungsstarken dänischen Ostindienfahrer werden ebenfalls Regelungen für die bei den langen Reisen häufig tödlichen Krankheitsfälle getroffen.¹⁶⁶ Die 1672 für die OLDENBURG ausgestellten Artikel erwähnen sowohl einen Bartscherer als auch einen Unterbartscherer, die ebenfalls für das Kurieren Kranker nur ihren Sold erhalten. Schäden und Verletzungen, die Seeleute sich außerhalb des Schiffsdienstes zuziehen, sind von ihnen allerdings extra nach Entscheidung des Schiffsrates zu bezahlen.¹⁶⁷ Das Schiff wird in Quartiere aufgeteilt, jedes Quartier hat bei Krankheiten durch Wachen und Pflegen für die Kranken zu sorgen. Um hierin eine gute Ordnung zu schaffen, wählt der Schiffsrat einzelne Personen aus, die sich bei der Pflege abwechseln, bis andere dazu bestimmt werden.¹⁶⁸ Da Schmutz, Gestank und Nässe als Krankheitsherde erkannt werden, muß das Schiff jeden Morgen sowohl innen als auch außen gereinigt werden. Wer nasse Kleider bekommt, hat sie unverzüglich auszuziehen und zu trocknen, sofern das Wetter es zuläßt, bei Strafe von einer Mark.¹⁶⁹

Wird ein Seemann bei der Ausübung seiner Dienstpflichten verwundet, muß der Schiffer ihn auf Kosten des Schiffes heilen lassen und ihm den vollen Lohn geben.¹⁷⁰ Für Seeleute, die bei der Ausführung städtischer Aufträge verwundet wurden, zahlte die Hamburger Kämmeri, so z.B. im Jahr 1559 drei Pfund zwei Schilling sechs Pfennig an Nikolaus Krannenbergh, der einen verletzten Seemann pflegte. Acht Pfund erhielt die Löringsche für die Pflege des armen Seemanns Thomas Bleitz, dessen Arm auf dem Tonnenschiff verletzt wurde.¹⁷¹

Nach dem dänischen Seerecht von 1683 werden die Arzt- bzw. Beerdigungskosten für einen in Seenot oder beim Seewurf verwundeten oder getöteten Seemann *von Schiff, Gut und Fracht bezahlt wie andere Haverei.*¹⁷² Landwehr zufolge kennt *das geltende Seerecht*

(...) *ebenso wie die älteren Seerechtsquellen keinen allgemeinen Begriff der Haverei, sondern unterscheidet zwischen Großer, Kleiner und Partikulärer oder Besonderer Haverei.*¹⁷³ Das dänische Seerecht von 1683 benutzt dagegen offenbar einen allgemeinen Begriff der *Averie* und beweist damit eine Verwissenschaftlichungstendenz der Seerechte.¹⁷⁴ Wird die Verletzung eines Seemanns zur Haverei gerechnet, zahlt nicht mehr allein der zur Fürsorge verpflichtete Schiffer die Heilungs- oder Begräbniskosten. An die Stelle der Fürsorgepflicht ist ein abstrakter juristischer Begriff getreten, der vom Seewurf auf den Schaden an einer Person übertragen wurde. Dadurch werden Verletzungen oder Tod zu einem akzeptierten Einsatz, den die Mannschaft im Notfall für die Rettung erbringt. Dies hat die Kostenteilung über Schiff und Gut zur Folge, im Gegensatz zu einem gewöhnlichen Arbeitsunfall, für den der Schiffer, bzw. das Schiff allein aufkommen. Als Gegensatz zur Fürsorgepflicht des Schiffers bei Arbeitsunfällen setzen die Seerechte den Fall, daß Seeleute bei Schlägereien an Land verletzt werden. In diesen Fällen besteht keine Fürsorgepflicht. Allerdings stellen die deutschsprachigen Rechte für das Ausbleiben der Fürsorge die Bedingung, daß der Seemann sich ohne Erlaubnis des Schiffers vom Schiff entfernt. In den skandinavischen Rechten muß diese Bedingung nicht vorliegen.¹⁷⁵ Der Seemann hat die Kosten seiner Heilung selbst zu tragen. Muß an seiner Stelle ein teurerer Ersatzmann eingestellt werden, trägt der Verletzte die Mehrkosten.¹⁷⁶

3.2. Einstellung des Schiffers

Während die Entlohnung der Seeleute bereits im 13. Jahrhundert per Seerecht festgelegt wird, regeln erst die Seerechte des 16. Jahrhunderts die Modalitäten für die Einstellung des Schiffers. Laut dänischem Seerecht von 1683 sollen die Reeder mit dem Schiffer, den sie einstellen wollen, einen schriftlichen Vertrag aufsetzen, den beide Seiten *unterschreiben und unverbrüchlich halten sollen.*¹⁷⁷ Danach stellt der Schiffer das Schiffsvolk ein, *das er für das Schiff für notwendig hält und mit dem seine Reeder auf lange Sicht versorgt sein können.*¹⁷⁸ Das schwedische Seerecht von 1667 stellt die Einstellung von Schiffsvolk unter Strafe, solange der Schiffer selbst noch nicht *gehörig bestellt ist.* Der Strafe unterliegen sowohl der Schiffer als auch die Reeder, die dies zulassen.¹⁷⁹

Das hansische Seerecht von 1614 definiert, welche Kenntnisse ein Schiffer haben muß, um sein Amt ordnungsgemäß auszuüben. *EJn jeglicher Schiffer sol des Compasses, der See- und Fahr-Wasser kundig seyn, und das Schiff zu führen und zu steuern, zu laden und zu losen, und das Volck anzuführen und zu regieren wissen: Gebe sich jemand dafür aus, und könnte dafür nicht bestehen, der sol nach Befind- und Ermäßigung gestrafft werden.*¹⁸⁰ Das dänische Seerecht von 1561 nennt als Grund für seine Entstehung Beschwerden darüber, *daß es viele unerfahrene Schiffer gibt, die die richtigen Mittel und Art nicht kennen, ihren Reedern Gaben und Vorteile zukommen zu lassen, auch nicht, wie sie sich gegenüber Kaufleuten und Kaufmannsgut stellen sollen, wie es zu befrachten sei oder wie sie ihr Volk innerhalb des Schiffbords halten.*¹⁸¹

Bei ihrer Einstellung haben die Schiffer einen Eid abzulegen. Laut Hanserezeß von 1530 muß der Schiffer vor dem Rat erscheinen und *für sich ein gutes Zeugnis vortragen, daß er ein bravwer und getreuer Mann sein will, dieser guten Stadt zum Besten.*¹⁸² Er verpflichtet sich ferner, nur Seeleute einzustellen, die der Stadt treu ergeben sind, und solche, die dies nicht sind, beim Rat anzuzeigen. Er soll auch entlaufene Seeleute anzeigen, damit sie bestraft werden.¹⁸³ Die Lübecker Schiffsordnung von 1542 verlangt, *daß alle Schiffer Bürger dieser Stadt und dem Ehrbaren Rat mit Eiden verbunden sind, und daß kein anderer Schiffer zugelassen werde.*¹⁸⁴ Der Kreis der Schiffer ist damit auf Lübecker Bürger eingeschränkt. Das dänische Seerecht von 1561 dagegen läßt ausdrücklich ausländische Schiffer zu – zur

Förderung des Handels.¹⁸⁵ Allerdings darf ein ausländischer Schiffer das Schiff nur unter der Bedingung führen, daß kein anderer Fremder Part und Anteil am Schiff hat.¹⁸⁶ Andere Bestimmungen erstrecken sich sowohl auf in- als auch auf ausländische Schiffer, bzw. auf Bürger von Hansestädten und Nichthansen.¹⁸⁷ Gemäß hansischem Seerecht von 1614 haben die Reeder einen Schiffer bei seiner erstmaliger Einstellung zu einem schriftlichen Gelöbnis anzuhalten, seinem Amt treu vorzustehen, der hansischen Schiffsordnung nachzukommen, den Reedern gegenüber korrekte Rechnung abzulegen, etc.: *Dann damit gedencken wir, mit GOTTes Hülff, der wachsenden Untreu und aller Gelegenheit derselben, zu begegnen, alle gefährliche Auszüge zu verhüten, und aufrichtigen Handel und Wandel, zum gemeinen Besten zu befördern.*¹⁸⁸

Dem schwedischen Seerecht von 1667 entsprechend haben alle Schiffer auf schwedischen Schiffen vor Gericht einen Eid auf das Seerecht abzulegen, insbesondere darauf, daß sie keine Strafgeelder für die armen Seefahrenden unterschlagen.¹⁸⁹ Das dänische Seerecht von 1561 betont das Bemühen, *eine gute Art und Ordnung (...) zu machen, von welcher der Allmächtige Gott gepriesen werden und unseren lieben Untertanen viel beigebracht werden und alles mit angemessener Achtung und Vorsicht geschehen kann.*¹⁹⁰ Das Seerecht soll von *allen Bürgermeistern, Ratsmännern und Stadtvögten in all unseren Seestädten in Dänemark und Norwegen etc. (...) jährlich zum Ting, vor den gemeinen Bürgern und Städtern* verlesen werden.¹⁹¹ Die Schlußbestimmung des hansischen Seerechts von 1614 schließlich verpflichtet den Schiffer und jeden einzelnen Seemann per Unterschrift zur Einhaltung dieser Bestimmungen.¹⁹² Die Einstellung des Schiffers wird verstaatlicht. Es genügt nicht mehr, ein Schiff führen zu können, der Schiffer muß nun einen besonderen Eid auf die Gesetze ablegen und Treue gegenüber der Obrigkeit geloben. Dies bedeutet eine individuelle Unterordnung, eine Einbindung des einzelnen Schiffers in die gesetzliche Ordnung.

Der Hanserezeß von 1572 verbietet die Einstellung fremder Schiffer, die zuvor ein Schiff geführt hatten, ohne einen Beweis ihrer vorherigen Reeder vorweisen zu können, daß sie mit deren Wissen und Willen und mit klarem Rechnungsabschluß von ihnen geschieden waren.¹⁹³ Dies bedeutet die faktische Einführung eines Paßports auch für Schiffer, und damit einen weiteren Schritt zur Bürokratisierung und öffentlichen Kontrolle des Schifffahrtsbetriebs. Die hansischen Seerechte von 1591 und 1614 erneuern diese Bestimmung, ohne daß es sich dabei um fremde Schiffer handeln muß.¹⁹⁴ Die Entwicklung der Seerechte ging somit nicht in Richtung auf eine absolute Stärkung der Autorität des Schiffers, wie Vogel dies darstellt, sondern auf eine Disziplinierung aller an der Handelsschifffahrt Beteiligten, um Schifffahrt und Handel, an denen nunmehr ein öffentliches Interesse bestand, überschaubar zu machen und in feste Regeln zu binden.¹⁹⁵ Mißstände sollten durch die Gesetze beseitigt und das Allgemeinwohl gefördert werden.¹⁹⁶

Zu den gesetzlichen Kontrollmaßnahmen gehörte eine Verschriftlichung, die dem Schiffer die Anfertigung einer großen Zahl von Listen und Verzeichnissen auferlegte. Insbesondere die Seerechte für Dänemark 1683 und Schweden 1667 sind in dieser Beziehung auffällig. Das dänische Seerecht von 1683 schreibt dem Schiffer oder Steuermann die Führung eines Schiffsjournals bei Fahrten außerhalb des dänisch-norwegischen Reichs vor. Das Journal soll Aufzeichnungen über die Windverhältnisse, den Fortgang der Reise, Hafenaufenthalte und deren Dauer, sowie den Verkauf der Waren enthalten.¹⁹⁷ Das schwedische Seerecht von 1667 beginnt mit der Pflicht des Schiffers, bei der Anheuerung der Seeleute ein Verzeichnis über ihre Namen, ihre Herkunft und ihren Wohnort anzufertigen.¹⁹⁸ Bei Konvoyfahrten ist ein Verzeichnis über den Wert jedes Schiffs anzufertigen.¹⁹⁹ Die genaue Abrechnung mit den Reedern gehört zu den Pflichten des Schiffers.²⁰⁰ Diese Flut von Verzeichnissen wirkt in Fällen von Seenot befremdend: *Kommen nun Leute in Seenoth, wollen ihr Schiff, Leib und Leben retten, und müssen den Mast oder das Tau, Anker oder ein ande-*

*res Geräthschaft abhauen, oder etwas von den Gütern, (...) über Bord werfen (...). Was nun solchergestalt ausgeworfen wird, soll zuvor besehen und aufgezeichnet werden, damit man den Werth desselben möglichst wissen könne (...).*²⁰¹ Adam Olearius' Beschreibung einer Seereise aus dem Jahr 1636 schildert, wie nervenaufreibend das Beharren eines Schiffers auf schriftlichen Erklärungen in Notsituationen sein konnte: Um sich rechtlich abzusichern, verlangte der Schiffer die Ausstellung eines Reverses von seinen Passagieren, mit dem Inhalt, daß er das leckgeschlagene Schiff nach Verlust von Ruder, Mast, Anker und Boot nur auf Wunsch der Passagiere stranden ließe, um weniger das Schiff als vielmehr die Menschen und Güter an Bord zu retten.²⁰²

Die Schiffer wurden nicht nur zum Gehorsam gegenüber den eigenen Gesetzen aufgefordert, sondern auch zur Einhaltung der Zoll- und Gesetzesvorschriften in allen angesteuerten Ländern.²⁰³ Rechtssicherheit bot ihnen die Festsetzung einer Heuer für ihre Arbeit.²⁰⁴ Sie fuhren nun für ein festes Gehalt, was ihre Position als Angestellte eines Reeders bzw. einer Reedergemeinschaft verdeutlicht. Das hansische Seerecht von 1614 verbietet es den Schiffern sogar, Kaufhandel zu treiben.²⁰⁵ Die Begründung für dieses Verbot, das den Schiffer, der ursprünglich ein Schiff geführt hatte, um Seehandel zu betreiben, von diesem eigentlichen Zweck der Reise ausschließt, verdeutlicht die fortgeschrittene Differenzierung in der Handelsschifffahrt, die Isolierung einzelner Aufgabenbereiche: *Damit auch die Schiffer des Schiffs, und ihres Ampts desto besser auswarten mögen, so sollen sie sich nicht bald mit Kauffmannschaft beladen, sonderlich aber alles weitläufftigen Handels, dadurch sie an Wartung ihres Ampts beym Schiff verhindert werden möchten, sich gänzlich entschlagen.*²⁰⁶ Dasselbe Gesetz erlegt dem Schiffer erstmals eine Pflicht auf, die bis dahin nur die Seeleute betraf, die Pflicht, das Schiff nachts nicht zu verlassen.²⁰⁷ Der Schiffer wird damit rechtlich auf eine Stufe mit den Seeleuten gestellt, nicht von ihnen abgetrennt.²⁰⁸

4. Zusammenfassung

Zeit- und Lohnregelungen in der Handelsschifffahrt Norddeutschlands und Skandinaviens vom 13. bis zum 17. Jahrhundert stehen im Spannungsfeld zwischen den unterschiedlichen Interessenlagen der am Seehandel beteiligten Personengruppen. Sicherheitsgesichtspunkte werden beispielsweise erkennbar bei der Winterlage, der Einschränkung der Feiertagsruhe für kleine und lecke Schiffe, dem Nachtfahrverbot während der Fangsaison und der Fürsorgepflicht der Schiffer. Gleichzeitig treten jedoch auch andere Interessen hervor, so das Interesse des norwegischen Gesetzgebers an billigen Erntearbeitern, die daher nur im Winter in See stechen dürfen, was an der vom Golfstrom erwärmten norwegischen Küste durchaus möglich war. Das für die Hansestädte weitgehend einheitliche Datum für Beginn und Ende der Winterlage spricht stärker für den Wunsch nach Wettbewerbsgleichheit als nach Schutz, denn die Ruhepause wird nicht von den an Nord- und Ostseeküsten unterschiedlichen tatsächlichen Witterungsverhältnissen bestimmt, sondern von einer einmal bestimmten Norm. Ausnahmen für Bier-, Herings- und kleine Schiffe werden allerdings auch hier erwähnt. Die Differenzierung der Seerechte in Bezug auf die Sommerheuer bedeutet einen finanziellen Vorteil des Schiffseigners gegenüber demjenigen, der das Schiff heuert. Während er nach dem Lübecker Stadtrecht von 1294 bei verspäteter Rückkehr straffrei bleibt, hat er gemäß schwedischem Seerecht von 1667 für die Zeit bis zu seiner Rückkehr Fracht zu zahlen.

Für eine zügige Abwicklung des Schiffsverkehrs und die optimale Ausnutzung der begehrten Brückenplätze schlagen die Seerechte unterschiedliche Wege ein. Mit Ausnahme der hohen Feiertage gestatten das Kopenhagener Stadtrecht und die Apenrader Schra auch

an Feiertagen das Löschen und Laden von Schiffen. Das Stadtrecht für Bergen und Magnus Erikssons Stadtrecht fordern zu gegenseitiger Rücksichtnahme der Schiffer auf: Die Schiffe sollen möglichst wenig Platz an den Brücken beanspruchen. Ist das Löschen beendet, sind sie zu verholten, um den Platz an den Brücken für beladen ankommende Schiffe frei zu geben. Die Seerechte der Hansestädte und die jüngeren skandinavischen Rechte legen dagegen eine konkrete Zeit, unabhängig von der Ladung oder Größe des Schiffes, für das Löschen und Laden fest. Verzögerungen und Vertragsbrüche werden bestraft.

Anhand der Heuerregelungen läßt sich die zunehmende Differenzierung und Bürokratisierung der Seerechte nachvollziehen und ihre Einbindung in die Rechtsgesellschaft an Land. Die Seerechte gehen größtenteils von einer Reiseheuer aus, teilweise ergänzt durch eine Zeitheuer bei längerer als der veranschlagten Normreisedauer, teilweise alternativ zu einer Zeitheuer. Entscheidungen bei Streitigkeiten über die Lohnverbesserung bei Fahrtzieländerung werden nicht an Bord, sondern an Land, in den Hansestädten bei der Schiffergesellschaft oder anderen unparteiischen Leuten, getroffen und sind daher bis zur Rückkehr aufzuschieben. Aus den Hamburger Burspraken wird die Befürchtung des Rates erkennbar, daß Schiffer von Seeleuten unterwegs zu Lohnaufbesserungen gedrängt werden und damit die Preise verderben könnten. Um die Heuern niedrig zu halten, wird es den Seeleuten verboten, an anderen Orten anzuheuern. Die städtischen Bestimmungen greifen damit tief in die Heuerabsprachen zwischen Schiffern und Seeleuten ein.

Einen weiteren Eingriff städtischer Obrigkeit in die Heuerverhältnisse brachte das Amt des Wasserschouts mit sich, der zentral für die Registrierung aller städtischen Seeleute zuständig war und sie gegen eine von den Seeleuten zu zahlende Gebühr auf die Schiffe verteilte. Er übernahm die Haftung dafür, daß die Seeleute tatsächlich zum Dienst erschienen und war erste Instanz bei Streitfällen zwischen Schiffer und Mannschaft. Dem Schiffer war damit eine seiner wichtigsten Aufgaben entzogen, die Auswahl seiner Mannschaft, von deren Zuverlässigkeit und Tauglichkeit Erfolg oder Scheitern der Reise und die Sicherheit von Leben, Schiff und Gut abhingen. Der Heuervertrag wurde nicht mehr allein zwischen zwei Vertragspartnern, Schiffer und Seemann, geschlossen, sondern wurde durch eine übergeordnete städtische Instanz als dritter Vertragspartei ergänzt.

Ein abnehmendes Vertrauensverhältnis zeigen auch die Auszahlungsmodalitäten der Heuer, die immer später und in kleineren Partien gezahlt wird. Die Führung entwickelt sich parallel von einem Anspruch auf eine frachtfrei mitgeführte Warenmenge zu einem finanziellen Ausgleich für diesen Anspruch. Rechtssicherheit schafft der Schutz der Führung vor der Schadensrechnung über Schiff und Gut bei der *Haverery*. Beim Windegeld, das die Seeleute direkt von den Befrachtern erhalten, führt die zunehmende Differenzierung der Seerechte ebenfalls zu mehr Rechtssicherheit für die Seeleute. Während sie in den älteren Seerechten allein alle Schäden beim Be- und Entladen tragen müssen, sofern nicht das gemietete Tauwerk des Schiffers schadhaft ist, verteilen die jüngeren Seerechte die Verantwortung und den Schaden auch auf Schiffer und Steuermann. Im schwedischen Seerecht von 1667 haben sogar die Kaufleute den Schaden an ihrem Gut zu tragen, wenn sie Tauwerk bei einer Besichtigung als tadellos anerkennen. Für das Kühlen des Getreides, das den Seeleuten ebenfalls extra vergütet wird, ist in zunehmendem Maße der Schiffer verantwortlich. Dies ist plausibel, da die Seeleute nicht frei über ihre Zeit an Bord verfügen können, sondern dem Befehl des Schiffers unterstehen, der die Arbeit zuteilt.

In die im 13. Jahrhundert noch universelle Fürsorgepflicht des Schiffers bei Krankheiten der Seeleute – mit Ausnahme der Seekrankheit – greifen die Seerechte einschränkend ein. Im 17. Jahrhundert gewinnt für die Lohnansprüche die Frage an Bedeutung, ob die Krankheit auf der Hin- oder Rückreise eingetreten ist. Die Höhe der Heuer- bzw. Erbensprüche der Hinterbliebenen hängt damit von der Zeit ab, die der Seemann an Bord verbrachte.

Durch Einschaltung eines Gerichts vor Überstellung der Hinterlassenschaft eines toten Seemanns an seine Erben wird wiederum eine städtische Instanz in das Verhältnis zwischen Seemann und Schiffer einbezogen. Die jüngeren Seerechte erwähnen einen Schiffsbarbier oder Chirurgen, der für die Behandlung der Seeleute keinen zusätzlichen Lohn erhält, sofern keine ansteckende Krankheit vorliegt oder eine Verletzung, die der Seemann sich außerhalb des Schiffsdienstes zuzieht. Die Zahlung der Behandlungskosten wird von der Art der Krankheit bzw. den Umständen der Verletzung abhängig gemacht. Tritt diese in einem Seenotfall ein, tragen Schiff und Ladung die Heilungs- bzw. Beerdigungskosten. Die zunehmende Differenzierung bedeutet hier eine Erleichterung für den Schiffer, der nicht mehr für alle Behandlungskosten bei Verletzungen und Krankheit eines Seemanns aufkommen muß, sondern die Behandlungskosten je nach den Umständen, die zu der Verletzung geführt haben oder nach der Art der Krankheit an Schiff und Gut oder an den Seemann weitergeben kann.

Im 16. und 17. Jahrhundert wird genau festgelegt, welche Einstellungsvoraussetzungen ein Schiffer erfüllen muß, welche Unterlagen, Kenntnisse und Erfahrungen er für sein Amt benötigt. Er muß vor dem Rat bzw. vor Gericht einen Eid ablegen oder einen Vertrag mit seinen Reedern unterzeichnen, bevor ihm das kostbare Schiff und die Ladung anvertraut werden. Teilweise müssen die Schiffer städtische Bürger sein, z.T. wird auch Ausländern die Tätigkeit als Schiffer gestattet. Zusätzliche Sicherheit für Reeder und Befrachter schaffte das Schiffsjournal, das Schiffer oder Steuerleute nach dem dänischen Seerecht von 1683 u.a. über Hafenaufenthalte und den Verkauf der Waren zu führen hatten. Um ihren vielfältigen Pflichten nachkommen zu können, wurde den Schiffen eigener Warenhandel untersagt, dafür erhielten sie nun wie die übrigen Seeleute eine Heuer.

Die Seerechte griffen in zunehmendem Maße in die Handelsschifffahrt ein. Nachdem sie bereits im 13. Jahrhundert den Schiffsbetrieb regelten, wurden die bereits bestehenden Normen im Laufe der Zeit zunehmend detaillierter. Dies betraf vor allem die Pflichten des Schiffers, der zunehmend obrigkeitlicher Aufsicht unterlag und damit für Reeder und Befrachter kontrollierbar wurde. Zugunsten dieser Bürokratisierungstendenzen wurden ihm seine ursprünglichen Aufgaben, die Anheuerung der Mannschaft und der Warenhandel, weitgehend entzogen. Für die Seeleute führte die zunehmende Rationalisierung der Seerechte teilweise zu Einschränkungen, beispielsweise hatten sie die zentrale Registrierungsstelle des Wasserschouts zu bezahlen, während ihre Heuer immer später ausgezahlt wurde, teilweise jedoch auch zu Erleichterungen, wenn etwa ihre bisherige Schadenersatzpflicht beim Löschen und Laden auch auf Schiffer, Steuermann und Befrachter verteilt wurde. Erkennbar wird der Wille des Gesetzgebers, eine gute Ordnung zu schaffen, Rechtssicherheit für alle Beteiligten herzustellen. Verträge und Seerechte waren von allen Mannschaftsmitgliedern zu unterzeichnen und blieben während der Reise an Bord, Streitfälle wurden an städtische Instanzen bei der Rückkehr weitergegeben. Die Handelsschifffahrt sollte trotz Wind und Wetters, Eisgangs, Kapereien, Ausfuhrverboten und anderer Unwägbarkeiten berechenbar werden.

Anmerkungen:

- 1 Aus Paul Flemings Carmen in: Olearius, Adam: Vermehrte Neue Beschreibung Der Muscovitischen vnd Persischen Reyse. Schleswig 1656. Herausgegeben von Dieter Lohmeier. Tübingen 1971, S. 82.
- 2 Da Seerechtsbestimmungen in einer Fülle von äußerst heterogenen normativen Texten wie z.B. Hanserecessen, Stadtrechten, Landrechten und gesonderten nationalen, städtischen oder hansischen Schifffrechten erhalten sind, werden sie im folgenden zusammenfassend als Seerechte bezeichnet. Deggin, Christina: *shiphare, copman und schipcnapen* – Organisationsformen in der Seefahrt zur Zeit der frühen Hanse. In: Hammel-Kiesow, Rolf (Hrsg.): Seefahrt, Schiff und Schifferbrüder. 600 Jahre Schif-

- fergesellschaft zu Lübeck, 1401-2001. Lübeck 2001, S. 11-14, hier S. 11. – Deggim, Christina: Zur Seemannsarbeit in der Handelsschifffahrt Norddeutschlands und Skandinaviens vom 13. bis zum 17. Jahrhundert. In: Hansische Geschichtsblätter 117, 1999, S. 1-37, hier S. 6-10. – Zu den skandinavischen Rechten siehe Müller-Boysen, Carsten: Kaufmannsschutz und Handelsrecht im frühmittelalterlichen Nordeuropa. Neumünster 1990, S. 29-36 und 144 f. Dort Literaturhinweise zu den Quellen in der Originalsprache.
- 3 So u.a. im norwegischen Birkinselfrecht, in der Jónsbók, dem Stadt- und dem Landrecht König Magnus Lagabøters, im schwedischen Bjärköarätt, in der Gulapingsbók, der Frostupingsbók, Magnus Erikssons Stadtrecht und wahrscheinlich auch im Lübecker Stadtrecht von 1294. – Das norwegische Birkinselfrecht. In: Meissner, Rudolf: Stadtrecht des Königs Magnus Hakonarson für Bergen. Bruchstücke des Birkinselfrechts und Seefahrerrecht der Jónsbók. (= Germanenrechte. Neue Folge. Abteilung Nordgermanisches Recht, Band 3). Weimar 1950, S. 311-457. – Das Seefahrerrecht der Jónsbók, ebd., S. 459-481. Im folgenden: Jónsbók. – Das Stadtrecht des Königs Magnus Hákonsson Lagabøter für Bergen, ebd., S. 1-309. Im folgenden: MB. – Landrecht des Königs Magnus Hákonsson Lagabøter. In: Meißner, Rudolf: Landrecht des Königs Magnus Hakonarson. (= Germanenrechte. Neue Folge. In Verbindung mit der Forschungs- und Lehrgemeinschaft »Das Ahnenerbe« herausgegeben vom Deutschrechtlichen Institut unter Leitung von Dr. Karl August Eckhardt). Weimar 1941. Im folgenden: ML. – Bjärköarätt, das ältere schwedische Stadtrecht. In: Pardessus, J. M.: Collection de Lois Maritimes antérieures au XVIIIe siècle. Tome troisième. Paris 1834, S. 111-113. – Gulapingsbók. In: Meißner, Rudolf: Norwegisches Recht. Das Rechtsbuch des Gulathings. (= Germanenrechte. Texte und Übersetzungen, Band 6, Norwegisches Recht. Das Rechtsbuch des Gulathings. Übersetzung.). Weimar 1935. Im folgenden: Gtl. – Frostupingsbók. In: Meißner, Rudolf: Norwegisches Recht. Das Rechtsbuch des Frostothings. (= Germanenrechte. Texte und Übersetzungen, Band 4, Norwegisches Recht. Das Rechtsbuch des Frostothings. Übersetzung). Weimar 1939. Im folgenden: Ftl. – Magnus Erikssons Stadtrecht, das neuere schwedische Stadtrecht. Skipmala balker. In: Schlyter, C. J. (Hrsg.): Konung Magnus Erikssons Stadslag. (= Codex iuris urbis magnæanus. Corpus iuris sueo-gotorum antiqui, Volumen XI. Samling Af Sweriges Gamla Lagar). Lund 1865, S. 225-244. Im folgenden: MES. – Bardewischer Kodex von 1294. In: Hach, Johann Friedrich: Das Alte Lübische Recht. Lübeck 1839, S. 246-376. – Vgl. Korlén, Gustav: Norddeutsche Stadtrechte II: Das mittelniederdeutsche Stadtrecht von Lübeck nach seinen ältesten Formen (Lunder Germanistische Forschungen 23). Lund 1951. Im folgenden: L 1294.
- 4 Lübecker Schiff- und Seerecht. Aufzeichnung der Lübeckischen Schiffs- und Seerechte, zunächst in Beziehung auf die Fahrt nach Flandern, 1299, März 8. In: Urkundenbuch der Stadt Lübeck. 2. Teil, 1. Hälfte. Lübeck 1858, Nr. 105, S. 83-89. Im folgenden: L 1299. – Hamburger Schiffrecht von 1301, *Van schipprechte*. In: Kiesselbach, Theodor: Grundlage und Bestandteile des ältesten hamburgischen Schiffrechts. Ein Beitrag zur Geschichte des norddeutschen Seehandels und Seerechts. In: Hansische Geschichtsblätter, Jahrgang 1900, S. 86-93, im folgenden: HH 1301.
- 5 Cederlund, Carl Olof: Wikingerschiffe, Koggen und andere Schiffstypen. In: Die Ostsee. Natur und Kulturraum. Herausgegeben von Jürgen Newig/ Hans Theede. Husum 1985, S. 30. – Stölting, Siegfried: Deutsches Schifffahrtsmuseum, Arbeitsblatt Nr. 9: Vom Fellboot zum Containerschiff – 15.000 Jahre Schifffahrt. Bremerhaven o.J.
- 6 Dollinger, Philippe: Die Hanse. Stuttgart 1966, S. 193. – Die von Jahnke aus den hamburg-lübeckischen Pfundgeldlisten abgeleiteten Schlüsse über die Dauer der Schifffahrtssaison auf der Elbe und saisonale Schwankungen beim Frachtkaufkommen im Hamburger Hafen sind auf die tatsächliche zeitliche Nähe der Zollgeldzahlungen zu den einzelnen Seereisen zu überprüfen, denn die Hamburger Burspraken erwähnen im 15. Jahrhundert Zollschulden und drohen, keine Zollzeichen mehr zu erteilen. Die Zollzahlung war somit offenbar nicht unmittelbar mit der Erteilung von Zollzeichen und mit der einzelnen Seereise verbunden. Erkenntnisse aus dem Datum der Zollzahlung ermöglichen damit keine direkten Rückschlüsse auf die Reiseterritorien und die Dauer der Schifffahrtssaison. Jahnke, Carsten: Die hamburg-lübeckischen Pfundgeldlisten von 1458/59 und 1480-1487. In: Zeitschrift des Vereins für Lübeckische Geschichte und Altertumskunde, Band 76, 1996, S. 27-53, hier S. 50. – Bolland, Jürgen: Hamburgische Burspraken 1346 bis 1594 mit Nachträgen bis 1699. (= Veröffentlichungen aus dem Staatsarchiv der Freien und Hansestadt Hamburg, Band VI, Teil 2). Hamburg 1960. Im folgenden: Burspraken, hier Nr. 54, Art. 39**.
- 7 Heinsius, Paul: Das Schiff der hansischen Frühzeit. (= Quellen und Darstellungen zur hansischen Geschichte. Neue Folge, Band XII). Köln, Wien 1986, 133 f.; dort werden nur Halbdecks erwähnt. – Vogel, Walther: Geschichte der deutschen Seeschifffahrt. I. Band: Von der Urzeit bis zum Ende des XV. Jahrhunderts. Berlin 1915, S. 94; Vogel erwähnt Halbdecks und offene Laderäume.
- 8 Jónsbók (wie Anm. 3), 4.
- 9 MB (wie Anm. 3), IX 3. – Zu den am Seehandel beteiligten Personengruppen siehe Deggim 1999 (wie Anm. 2), S. 6-20.

- 10 MB (wie Anm. 3), IX 3.
- 11 Visby Stadslag, 3. Buch. In: Schlyter, C. J.: *Samling Af Sweriges Gamla Lagar*. (= *Corpus iuris sueo-gotorum antiqui*, Volumen VIII, *Codices iuris visbyensis urbici et maritimi*, Visby Stadslag och Sjöritt). Lund 1853, S. 128-147. Im folgenden: Visby Stadt, hier III III 18.
- 12 MB (wie Anm. 3), VIII 22. – ML (wie Anm. 3), VIII 23 1 und 2. – Das norwegische Gesetz Christians IV. verschärft diese Bestimmung sogar noch: *Løse karle-* (Tagelöhner) dürfen keinerlei Kaufhandel treiben. Man darf sie auch nicht als Bootsleute beschäftigen, Hallager, Fr. und Brandt, Fr.: *Kong Christian den fjerdes norske lovbog* af 1604. Christiania 1855, S. 179f. Michaelismesse war am 29. September.
- 13 Jónsbók (wie Anm. 3), S. 463, Anmerkung 2 zufolge bezieht sich die »Schule« auf ein Priesterstudium im Ausland.
- 14 HH 1301 (wie Anm. 4), Art. 13a u. 13b. – L 1299 (wie Anm. 4), Art. 13. – Die Bilderhandschrift des hamburgischen Stadtrechts von 1497, erläutert von Heinrich Reincke. Neu herausgegeben von Jürgen Bolland. Hamburg 1968. Teil P: Van schiprechte, S. 131-134. Im folgenden: HH 1497, hier Art. 14. – Statuten der Hansestädte. – 1418 Juni 24. In: Hanserecesse, 1. Abtheilung, Band 6. Die Recesse und andere Akten der Hansetage von 1256-1430. Hildesheim 1975. Nachdruck von 1889, Nr. 557, S. 554-559. Im folgenden: Hanse 1418, hier Art. 26. – Statuten der Hansestädte. – 1417 Juni 24. In: Hanserecesse, 1. Abtheilung, Band 6. Die Recesse und andere Akten der Hansetage von 1256-1430. Hildesheim 1975. Nachdruck von 1889, Nr. 398, S. 387-391. Im folgenden: Hanse 1417, hier Art. 21. – Hanserezeß von 1447. In: Pardessus (wie Anm. 3), 2. Bd., 1831, S. 477-486. Im folgenden: Hanse 1447, hier Art. 6 u. 8.
- 15 HH 1301 (wie Anm. 4), Art. 13b. – HH 1497 (wie Anm. 14), Art. 14.
- 16 Entgegen Wulfs Ansicht, daß die Winterlage in HH 1301 und L 1299 noch keine unbedingte Pflicht war, unterscheidet sich HH 1301 (wie Anm. 4), Art. 13, von Artikel 13 in L 1299 (wie Anm. 4), gerade dadurch, daß in ihm trotz des Willens der Frachtleute zur Fortführung der Schifffahrt dem Schiffer die Winterlage zwingend vorgeschrieben wird, wenn auch noch ohne Strafandrohung. – Siehe auch Hanse 1417 (wie Anm. 14), Art. 23. – Hanse 1418 (wie Anm. 14), Art. 28. – Hanse 1447 (wie Anm. 14), Art. 8. – Wulf, Stefan: Arbeit und Nichtarbeit in norddeutschen Städten des 14. bis 16. Jahrhunderts. Studien zur Geschichte sozialer Zeitordnung. (= Beiträge zur deutschen und europäischen Geschichte, Band 7). Hamburg 1991, S. 157.
- 17 HH 1301 (wie Anm. 4), Art. 11c. – HH 1497 (wie Anm. 14), Art. 18. – In L 1299 (wie Anm. 4) erhalten die Seeleute nur die Kost für acht Tage.
- 18 Heinsius (wie Anm. 7), S. 197.
- 19 Deggim, Christina: Schiffer, Schiffsleute und Hafenbetrieb. Seehandel und Arbeitsregelungen in Hamburg und Kopenhagen vom 13. bis zum 17. Jahrhundert. Phil. Diss. Hamburg 2000, S. 107. – Nielsen, Oluf: *Kjøbenhavns Diplomatarium. Samling af Dokumenter, Breve og andre Kilder til Oplysning om Kjøbenhavns ældre forhold før 1728*, Band I – VIII. Kopenhagen 1872-87. Im folgenden: KD, hier KD I, Nr. 127, V, § 43, S. 174.
- 20 Deggim 2000 (wie Anm. 19), S. 107f.
- 21 Hanse 1417 (wie Anm. 14), Art. 21. – Hanse 1418 (wie Anm. 14), Art. 26. – Hanse 1447 (wie Anm. 14), Art. 6.
- 22 Hanse 1417 (wie Anm. 14), Art. 22. – Hanse 1418 (wie Anm. 14), Art. 27. – Hanse 1447 (wie Anm. 14), Art. 7.
- 23 Lappenberg, Johann Martin: *Tratziger's Chronica der Stadt Hamburg*. Hamburg 1865, S. 256.
- 24 Burspraken (wie Anm. 6), Nr. 3, (1359), Art. 1, Nr. 6, Art. 1, Nr. 7, Art. 1, Nr. 17 (1436), Art. 1, Nr. 54 (1465), Art. 1, Nr. 84, Art. 1 mit minimalen Änderungen. – Dollinger (wie Anm. 6), S. 193. – Wulf (wie Anm. 16), S. 157.
- 25 Hanse 1417 (wie Anm. 14), Art. 22. – Hanse 1418 (wie Anm. 14), Art. 27. – Hanse 1447 (wie Anm. 14), Art. 7.
- 26 Folget der uralten Hänsischen Verwandtnüß-Städte, Auff dero Anno 1591. binnen Lübeck gehaltenem allgemeinen Hänse-Tage bewilligste Schiffs-Ordnung/ Wornach die Schiffs-Redere, Schiffer und Boths-Leute/ sich hinführo verhalten sollen. In: *Der Kayserlichen Freyen und des Heiligen Römischen Reichs-Stadt Lübeck Statuta, Stadt-Recht, und Ordnungen, Samt der Ehrbahren Hansee-Städte Schiffs-Ordnung und See-Recht*, auff E. Hoch-Edl. Hochweis. Rath's Verfügung, nebst zwey Registern, aufs neue gedruckt. Lübeck 1728, S. 190-210. Im folgenden: Hanse 1591, hier Art. 21. – *Der Erbarh Hansee-Städte Schiffs-Ordnung und See-Recht*, Wornach ihre Bürger, sonderlich die Schiffs-Rehder, Befrachter, Schiffer und Schiffsvolck sich zu verhalten haben. Von neuem übersehen und gebessert, und unter gewisse Titul ausgetheilt. Am 16. Maji Anno 1614, Lübeck 1726. In: *Der Kayserlichen Freyen und des Heiligen Römischen Reichs-Stadt Lübeck Statuta, Stadt-Recht, und Ordnungen, Samt der Ehrbahren Hansee-Städte Schiffs-Ordnung und See-Recht*. Lübeck 1728, S. 213-250. Im folgenden: Hanse 1614, hier IV 22. – Hanserezeß von 1572. In: Pardessus (wie Anm. 3), Bd. 2, 1831, S. 498-507. Im folgenden: Hanse 1572, hier Art. 17;

- 27 Daenell, Ernst: Die Blütezeit der deutschen Hanse. Hansische Geschichte von der zweiten Hälfte des XIV. bis zum letzten Viertel des XV. Jahrhunderts, II. Band. Berlin 1906, S. 365 f. – Dollinger (wie Anm. 6), S. 194.
- 28 Daenell (wie Anm. 27), S. 365. – Anm. 2. – L 1294 (wie Anm. 3), Art. 212. – Dyt ys dat högeste vnde öldeste water recht, dat de gemene Kopman vnd Schippers geordinert vnde gemaket hebben tho Wißby, dat sick eyynn yder (de thor Sewert vorkeret) hyr na richten mach. In: Schlyter, C. J.: Samling Af Sweriges Gamla Lagar, Åttonde Bandet. Visby Stadslag och Sjörrätt. (= Corpus iuris sueo-gotorum antiqui. Volumen VIII.). Lund 1853, III. S. 297-348. Im folgenden: Wisby, hier Art. 7. – Revidiertes Lübecker Stadtrecht. Liber sextus. Nautica. Von Seehändeln. In: Der Kayserlichen Freyen und des Heiligen Römischen Reichs-Stadt Lübeck Statuta, Stadt-Recht, und Ordnungen, Samt der Ehrbahren Hansee-Städte Schiffs-Ordnung und See-Recht. Lübeck 1728, S. 165-181. Im folgenden: L 1586, hier VI, 4, 4.
- 29 Schwedisches Seerecht von 1667. In: Flintberg, Jacob Albrecht: Schwedisches Seerecht mit Anmerkungen welche die neuern dahin einschlagenden Verordnungen enthalten, nebst einer nachweisung über die Obliegenheiten der Schwedischen Consuln und die ihnen gebührenden Consulat-Abgaben; aus dem Schwedischen des Herrn Jacob Albrecht Flintberg mit einer Vorrede von Emanuel Friedrich Hagemeister. Greifswald 1796. Im folgenden: S 1667, hier 2.3.
- 30 Ebd.
- 31 Robberstad, Knut: Sjörrätt, in: Kulturhistorisk Leksikon for nordisk middelalder fra vikingetid til reformationstid. Bind XV: samisk språk – skude. Kopenhagen 1970, Sp. 356-372, hier Sp. 359. – Zur Definition von Feiertagen in den Christenrechten siehe Ftl. (wie Anm. 3), 24f.
- 32 Birkinselrecht (wie Anm. 3), I,4. – Ftl. (wie Anm. 3), 37.
- 33 Ftl. (wie Anm. 3), 37.
- 34 Ftl. (wie Anm. 3), 36.
- 35 Birkinselrecht (wie Anm. 3), I,5. – Robberstad (wie Anm. 31), Sp. 360, schließt aus diesen Bestimmungen, daß Schiffe mit weniger als sechs Ruderpaaren zu klein waren, um darauf zu wohnen. Die Rechte gebrauchen den Ausdruck *von gesetzmäßiger Länge* für Schiffe, die nach Ruderbänken gezählt werden oder die Last tragen können.
- 36 Deggim 2000 (wie Anm. 19), S. 106. – Kroman, Erik: Danmarks gamle Købstadlovgivning, Band III: Sjælland, Lolland, Falster, Møn, Fyn og Langeland. Kopenhagen 1955. Im folgenden: DGK III, hier Nr. 2, S. 8.
- 37 Apenrader Schra aus der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts. In: Kroman, Erik: Danmarks gamle Købstadlovgivning, Bind I: Sønderjylland. Kopenhagen 1951, S. 251-258. Im folgenden: DGK I, hier Art. 28. – Zum Gastbegriff siehe Enemark, Poul: »Gæster«. In: Kulturhistorisk leksikon for nordisk middelalder, Band 5: frälsebrev – gästgiveri. Kopenhagen 1960, Sp. 689-693, hier Sp. 689. Demnach waren Gäste in einer Stadt eigentlich alle Personen, die sich nur vorübergehend dort aufhielten ohne in der Stadt beheimatet zu sein, im engeren Sinne ausländische Kaufleute.
- 38 Enemark (wie Anm. 37), Sp. 692f.
- 39 Burspraken (wie Anm. 6), Nr. 49, 1462, Art. 22*, Art. 27; Nr. 53, (1464), Art 41; Nr. 69, (1480), Art. 53; Nr. 83, (1486), Art. 25.
- 40 Hanse 1591 (wie Anm. 26), Art. 11. Bodmern ist das Beleihen des Schiffes oder der Ladung.
- 41 Hanse 1614 (wie Anm. 26), V, 4.
- 42 L 1294 (wie Anm. 3), Art. 138.
- 43 Wisby (wie Anm. 28), 51.
- 44 Wisby (wie Anm. 28), 52.
- 45 S 1667 (wie Anm. 29), 2.14. Certepartie heißen die Schriftstücke, die alle Bedingungen des zwischen Schiffer und Befrachter ausgehandelten Frachtvertrages enthalten. – S 1667 (wie Anm. 29), 2.1.
- 46 S 1667 (wie Anm. 29), 2.14.
- 47 Zusatz zu MB (wie Anm. 3), VI, 15, S. 189.
- 48 MB (wie Anm. 3), VI, 15.
- 49 MES (wie Anm. 3), 11.
- 50 L 1299 (wie Anm. 4), Art. 34. – HH 1301 (wie Anm. 4), Art. 23c. – HH 1497 (wie Anm. 14), Art. 25. – MB (wie Anm. 3), IX 2. – ML (wie Anm. 3), VIII 24 1 u. 2. – Gtl. (wie Anm. 3), V 146. – Der Stadt Hamburg Gerichts-Ordnung und Statuta, herausgegeben auf Veranlassung des Vereines für Hamburgische Geschichte. Hamburg 1842. Im folgenden: HH 1603, hier XIV Art. 24.
- 51 MB (wie Anm. 3), IX 2. – Im Lübecker Schiffsrecht wird der Fall erwähnt, daß der erste, der einen Frachtvertrag geschlossen hat, wortbrüchig wird und die anderen Befrachter mit dem Laden seiner Güter aufhält. Ist er in dieser Weise der letzte, der einlädt, soll er der erste sein, der auslädt. L 1299 (wie Anm. 4), Art. 34.
- 52 Gtl. (wie Anm. 3), V 146, *handsals slit*. – In ML (wie Anm. 3), VIII 24 wird die Strafe als Buße bezeichnet.

- 53 MB (wie Anm. 3), IX 2.
- 54 Wisby (wie Anm. 28), 34. – S 1667 (wie Anm. 29), 2.7.
- 55 HH 1497 (wie Anm. 14), Art. 12. – HH 1603 (wie Anm. 50), Titel XIV Art. 9. – Kong Christian Den Femtis Danske Lov. Kopenhagen 1683. Faksimile-Ausgabe o.O., o. J. Im folgenden: DK 1683, hier II 4.
- 56 HH 1603 (wie Anm. 50), XV 5. – DK 1683 (wie Anm. 55), II 4.
- 57 Ebd.
- 58 MES (wie Anm. 3), Art. 1. – Bjärköarätt (wie Anm. 3), Art. 1. – In MB (wie Anm. 3), VI, 8, gilt diese Bestimmung für ausländische Kaufleute.
- 59 Burspraken (wie Anm. 6), Nr. 15, Einzelartikel 1435, Sept. 7, Art. 1; Nr. 22, 1447, Art. 1. – Zum Stapelrecht siehe Gönnerwein, Otto: Das Stapel- und Niederlagsrecht (= Quellen und Darstellungen zur Hansischen Geschichte. Neue Folge, Band XI). Weimar 1939.
- 60 HH 1603 (wie Anm. 50), XIV, 11. – S 1667 (wie Anm. 29), 2.9. – Zu Ein- und Ausfuhrverboten in Dänemark siehe Deggim 2000 (wie Anm. 19), S. 289–291.
- 61 S 1667 (wie Anm. 29), 2.9. Als Privileg sicherte der dänische König 1663 den Einwohnern Kopenhagens und Christianshavns eine Bezahlung für den Einsatz ihrer Schiffe im Kriegsfall zu, Deggim 2000 (wie Anm. 19), S. 308.
- 62 Dänisches Seerecht von 1561. In: Secher, V. A.: Forordninger, Recesser og andre kongelige Breve, Danmarks Lovgivning vedkommende 1558–1660. (= Corpus Constitutionum Daniæ), I. Kopenhagen 1887, Nr. 68. Im folgenden: DK 1561, hier Cap. 64.
- 63 Hill, Thomas : Der Schonenmarkt – die große Messe im Norden – Organisation und Bedeutung der Messen. In: Bracker, Jörgen, Henn, Volker, und Postel, Rainer (Hrsg.): Die Hanse. Lebenswirklichkeit und Mythos. Katalog. Lübeck 1998, S. 721–726, hier S. 722 f. – Jahnke, Carsten: Das Silber des Meeres. Fang und Vertrieb von Ostseehering zwischen Norwegen und Italien (12.–16. Jahrhundert) (= Quellen und Darstellungen zur hansischen Geschichte, Neue Folge, Band XLIX). Köln 2000, S. 116. Jahnke interpretiert die Bestimmung irrtümlich als nächtliches Fischereiverbot im Öresund. Der Text (DK 1561 (wie Anm. 62), Cap. 64), spricht deutlich von einem nächtlichen Segelverbot von Schiffen und Schuten zum Schutz der Fischer: *Er det ocsaa for os beklaget, hvorledes at mange fiskere (udi sildefiskende besynderligen) om natetide af skeibe oc store skuder udi Øresund oc andre vore stramme ofver-seiglis oc der met miste baade lif oc fiskeredskab; da paa det saadan ulykke, skade oc uskyldig mord ved den bedste medel oc lempe maa forkommis oc afstillis, ville vi her efter strengeligen bindet oc befalet hafve, at alle skipere, indlendiske oc udlendiske, som deris seigladis egenom Ørsund øster eller vestert bruge, fran Ørekrog oc indtil norden Falsterbo ref regnindis, (...) skal her emellom icke seigle om natetide fra sancti Bartholomei apostoli oc til sancti Dionisii episcopi dag (...).*
- 64 Dollinger (wie Anm. 6), S. 314 ff. – Zum schonischen Heringsfang siehe auch Ersgård, Lars: Die Märkte in Skanör und Falsterbo aus archäologischer Sicht. In: Bracker u.a. (wie Anm. 63), S. 726–732. – Jahnke 2000 (wie Anm. 63), S. 39–279. – Lampen, Angelika: Fischerei und Fischhandel im Mittelalter. Wirtschafts- und sozialgeschichtliche Untersuchungen nach urkundlichen und archäologischen Quellen des 6. bis 14. Jahrhunderts im Gebiet des Deutschen Reiches (= Historische Studien, Band 461). Husum 2000, S. 149–163. – Ventegodt, Ole: Sild og salt. In: Bill, Jan, Poulsen, Bjørn, Rieck, Flemming, und Ventegodt, Ole: Fra stammebåd til skib. Dansk Søfarts Historie I, indtil 1588. Kopenhagen 1997, S. 126 – 137.
- 65 Imhof, Arthur Erwin: Grundzüge der nordischen Geschichte (= Grundzüge Band 19). Darmstadt 1985, S. 117. – Ellinger Bang, Nina (Hrsg.): Tabeller over Skibsfart og Varetransport gennem Øresund 1497–1660. Kopenhagen 1906 und 1922.
- 66 Birkinseelrecht (wie Anm. 3), IV, 4 und IV, 8f. – MB (wie Anm. 3), IX 23. – Robberstad (wie Anm. 31), Sp. 367. – Deggim 1999 (wie Anm. 2), S. 30f.
- 67 Lübecker Schiffsordnung von 1542. In: Pardessus (wie Anm. 3), Bd. 3, 1834, S. 425–437, im folgenden: L 1542, hier Art. 34. – Hanse 1572 (wie Anm. 26), Art. 24. – Hanse 1591 (wie Anm. 26), Art. 26. – Hanse 1614 (wie Anm. 26), IV Art. 11. – S 1667 (wie Anm. 29), 1.17. – DK 1683 (wie Anm. 55), I 18. – Deggim 1999 (wie Anm. 2), S. 31.
- 68 Le Goff, Jacques: Für ein anderes Mittelalter. Zeit, Arbeit und Kultur im Europa des 5. – 15. Jahrhunderts. Herausgegeben von Dieter Groh. Frankfurt/M., Berlin, Wien 1984, S. 35.
- 69 Ebel, Wilhelm: Lübecker Ratsurteile, Bd. 1–4. Göttingen 1955–1967, hier Bd. 4, Nr. 215. – Deggim 2001 (wie Anm. 2), S. 104. – Jensen, Jens Kusk: Handbuch der praktischen Seemannschaft auf traditionellen Segelschiffen. Lizenzausgabe Königswinter 1998, S. 391f.
- 70 Zur Datierung von HH 1301 siehe Reincke, Heinrich: Die ältesten Formen des hamburgischen Schiffsrechts. In: Hansische Geschichtsblätter 63, 1938, S. 166–170, hier S. 169.
- 71 Ebel, Wilhelm: Gewerbliches Arbeitsvertragsrecht im deutschen Mittelalter. Weimar 1934, S. 50 u. 54. – Deggim 1999 (wie Anm. 2), S. 21ff.
- 72 HH 1301 (wie Anm. 4), Art. 17a.
- 73 Le Goff (wie Anm. 68), S. 35. – Zum Verhältnis von Zeit und Raum siehe Le Goff, S. 37, und Grimm,

- Hans-Ulrich: »Zeit« als »Beziehungssymbol«: Die soziale Genese des bürgerlichen Zeitbewußtseins im Mittelalter. In: Geschichte in Wissenschaft und Unterricht. Stuttgart 1986, S. 199ff.
- 74 HH 1301 (wie Anm. 4), Art. 6a. – Siehe auch HH 1301 (wie Anm. 4), Art. 6b.
- 75 In Bezug auf die Winterlage treffen die Hamburger Schifffrechte von 1301 und 1497 Bestimmungen über die Zahlung von *achte daghen wekelon*, also dem Lohn für eine Woche und einen Tag, HH 1301 (wie Anm. 4), Art. 11c. – In HH 1497 (wie Anm. 14), Art. 18 heißt es: *Legget auers eyn man syn schip to winterlage, so gyft he mer to achte dagen wekenloen*. – In HH 1301 (wie Anm. 4), Art. 11c dagegen steht: *so ne ghift he*. – L 1299 (wie Anm. 4), Art. 31: *so ne gifyt he den scipmannen nicht lenc de cost, wan achte daghe*. Demnach müßte auch der Tag schon als Rechnungseinheit für die Heuer gebraucht worden sein.
- 76 HH 1301 (wie Anm. 4), Art. 10. – Hanse 1572 (wie Anm. 26), Art. 22. – Hanse 1591 (wie Anm. 26), Art. 24. – HH 1603 (wie Anm. 50), XIV Art. 26. – Hanse 1614 (wie Anm. 26), IV, Art. 20f. – Wisby (wie Anm. 28), Art. 32. – DK 1561 (wie Anm. 62), §17. – DK 1683 (wie Anm. 55), I 22. – S 1667 (wie Anm. 29), 1.24.
- 77 Hanse 1591 (wie Anm. 26), Art. 24. – Hanse 1572 (wie Anm. 26), Art. 22. – Hanse 1614 (wie Anm. 26), IV 20. – Wisby (wie Anm. 28), Art. 32. – DK 1683 (wie Anm. 55), I 22. – DK 1561 (wie Anm. 62), § 17. – S 1667 (wie Anm. 29), 1.24.
- 78 Hanse 1591 (wie Anm. 26), Art. 24. – Hanse 1572 (wie Anm. 26), Art. 22. – Hanse 1614 (wie Anm. 26), IV 20f.
- 79 Hanse 1614 (wie Anm. 26), IV 20. – Hanse 1591 (wie Anm. 26), Art. 24. – Hanse 1572 (wie Anm. 26), Art. 22. Zur Zusammensetzung der Schiffergesellschaft in Hamburg siehe Deggim 2000 (wie Anm. 19), S. 240f. Zu Lübeck: Brück, Thomas: Nur Schiffer? Die Mitglieder der Schiffergesellschaft im 16. Jahrhundert. In: Hammel-Kiesow, Rolf (Hrsg.): Seefahrt, Schiff und Schifferbrüder. 600 Jahre Schiffergesellschaft zu Lübeck 1401–2001. Lübeck 2001, S. 33–36, hier S. 33f.
- 80 S 1667 (wie Anm. 29), 1.24. – Wisby (wie Anm. 28), Art. 32.
- 81 Ebd.
- 82 S 1667 (wie Anm. 29), 1.24. – Zur Zeitheuer siehe insbesondere S 1667 1.8.
- 83 DK 1561 (wie Anm. 62), § 21: *Oc beholder hand saa megit aff samme last vdi Skibet igen, saa hand er stiff nock belastet, at seyle did, som hand sit Folck byret haffuer, da er hand dennem ingen forbedring plictig (...)*. – DK 1683 (wie Anm. 55), I 23: (...) *og dersom hand beholder saa meget af samme Last utj Skibet igen/ saa hand er stiv nok belastet at segle did/ som hand sit Folk haver byret til/ da er hand dem ingen Forbedring pligtig*. Übersetzung C.D.
- 84 DK 1561 (wie Anm. 62), § 21: (...) *hans Baadsmend skulle vere plictige, at losse foruden knur oc imodsigelse, (...)*. – DK 1683 (wie Anm. 55), I 23: (...) *og hans Baadsmænd skullee være pligtige at losse foruden Knur og Jmodsigelse*. Übersetzung C.D.
- 85 S 1667 (wie Anm. 29), 1.24. Das Paar Schuhe ist eine ungewöhnliche Zahlungseinheit für die Heuer der hier behandelten Seerechte. Sie ist nur in dieser Bestimmung zu finden.
- 86 S 1667 (wie Anm. 29), 1.24. – DK 1683 (wie Anm. 55), I 23. – DK 1561 (wie Anm. 62), § 21. – Obwohl DK 1561 ein nationales Seerecht war, aus dem diese Bestimmung in DK 1683 übernommen wurde, werden immer wieder Bußgelder an die Stadt vorgeschrieben. Seehandel war auch in Dänemark, wie im Hansegebiet in hohem Maße ein städtischer Wirtschaftszweig. Das Gesetz richtete sich in erster Linie an die Stadtbürger, eine Konzentration und Spezialisierung des Seehandels auf städtische Großkaufleute mit enger Verbindung zur königlichen Zentralmacht wird im 16. Jahrhundert deutlich. Witendorff, Alex: På Guds og Herskabs nåde. 1500 – 1600 (= Gyldendal og Politikens Danmarkshistorie Bind 7). Kopenhagen 1989, S. 285f. Zwar betrieben auch Bauern und Landadlige weiterhin Seehandel, die Politik des dänischen Königs zielte jedoch auf eine Förderung des Seehandels in den Handelsstädten. Deggim 2000 (wie Anm. 19), S. 302–311.
- 87 S 1667 (wie Anm. 29), 1.24. – DK 1561 (wie Anm. 62), § 21. – DK 1683 (wie Anm. 55), I 23.
- 88 Hanse 1591 (wie Anm. 26), Art. 50. – Hanse 1572 (wie Anm. 26), Art. 18. – Hanse 1614 (wie Anm. 26), IV 23. – Pardessus (wie Anm. 3), Bd. 2, S. 523, Anm. 1 zufolge taucht diese Bestimmung in keinem Rezeß vor 1591 (Art. 50), auf. Der Artikel stimmt jedoch fast wörtlich mit dem mittelniederdeutschen Artikel 18 des Hanserecesses von 1572 überein.
- 89 Hanse 1591 (wie Anm. 26), Art. 50. – Hanse 1572 (wie Anm. 26), Art. 18. – Hanse (wie Anm. 26), 1614 IV 23.
- 90 Burspraken (wie Anm. 6), Nr. 125, 1537–43, Art. 8*. – Burspraken Nr. 130, 1543–45, Art. 6.
- 91 Feste Heuersätze enthalten z.B. Hanse 1530: Von Lübeck erlassene Ordnung für Schiffer und Botsleute, vom Hansetage angenommen. In: Hanserecese von 1477–1530. München und Leipzig 1913, Bd. 9, Nr. 593, S. 765–768, hier Art. 12. – L 1542 (wie Anm. 67), Art. 13.
- 92 Ebd.
- 93 Burspraken (wie Anm. 6), Nr. 127, 1539–44, Art. 28, Nr. 130, 1543–45, Art. 19, Nr. 133, 1545, 1555, Art. 23, Nr. 140, 1568–94, Art. 135*, Nr. 145, 1594–1646, Art. 45.

- 94 Deggim 2000 (wie Anm. 19), S. 73 f.
 95 KD VII (wie Anm. 19), Nr. 699, S. 469-471.
 96 DK 1561 (wie Anm. 62), § 22. – DK 1683 (wie Anm. 55), I 32. – S 1667 (wie Anm. 29), 1.5.
 97 DK 1683 (wie Anm. 55), I 32.
 98 Hanse 1591 (wie Anm. 26), Art. 16. – Allerdings wurde die Führung dem Rang in der Bordhierarchie entsprechend festgelegt, siehe Deggim 1999 (wie Anm. 2), S. 14 f., Anm. 60.
 99 S 1667 (wie Anm. 29), 1.8.
 100 HH 1301 (wie Anm. 4). – DK 1683 (wie Anm. 55).
 101 L 1542 (wie Anm. 67), Art. 38. – Dem entspricht die Regelung in Hanse 1482: Hansische Schifferordnung [Lübeck 1482 April 22]. In: Hanserecesse von 1477-1530. Leipzig 1881, Bd. 9, Nr. 367, S. 309-312, hier Art. 3. Danach erhält ein Seemann, der nur für eine halbe Reise, d.h. vom Ausgangs- zum Zielhafen anheuert, die Heuer zur Hälfte beim Aussegeln und zur anderen Hälfte beim Löschen. Denn er bekommt ebenso wie die Seeleute, die für die Hin- und Rückreise angeheuert haben und in Dritteln ausbezahlt werden, an jeder Station der Reise einen Teil des Geldes. An dieser Stelle wird deutlich, weshalb die Zeitheuer sich als unpraktisch erweisen mußte, denn da die Reisedauer nie genau abschätzbar war, war auch die Berechnung des Vorlohns auf die Zeitheuer schwierig. S 1667 (wie Anm. 29), 1.8. versucht, eine Lösung durch Umrechnung zu finden. Dadurch wird die Zeitheuer jedoch zur Ersatz-Reiseheuer, die sich an der durchschnittlichen Reisedauer orientiert und nicht dem tatsächlichen Zeitaufwand der Reise entspricht.
 102 Hanse 1482 (wie Anm. 101), Art. 1. – S 1667 (wie Anm. 29), 1.8.
 103 Hanse 1530 (wie Anm. 91), Art. 16.
 104 Hanse 1572 (wie Anm. 26), Art. 26. – Hanse 1591 (wie Anm. 26), Art. 29. – Hanse 1614 (wie Anm. 26), III 6.
 105 S 1667 (wie Anm. 29), 1.8.
 106 L 1542 (wie Anm. 67), Art. 38. – Hanse 1614 (wie Anm. 26), III 6.
 107 DK 1561 (wie Anm. 62), Art. 4
 108 DK 1683 (wie Anm. 55), I 26.
 109 DK 1561 (wie Anm. 62), Art. 3, Übersetzung C.D.
 110 Wulf (wie Anm. 16), S. 222f.
 111 DK 1561 (wie Anm. 62), Art. 2.
 112 DK 1561 (wie Anm. 62), Art. 3.
 113 HH 1301 (wie Anm. 4), Art. 6a.
 114 Landwehr, Götz: Die Hanseatischen Seerechte des 16. und 17. Jahrhunderts. In: 1667 års sjölag i ett 300-årigt perspektiv. Ett rätthistoriskt symposium i Göteborg den 16-18 mars 1981 (= Skrifter utgivna af institutet för rätthistorisk forskning). Lund 1984, S. 75-127, hier S. 115, spricht vom *ursprünglichen Selbstbefrachtungsrecht der Seeleute*.
 115 Vogel (wie Anm. 7), S. 444. – Heinsius (wie Anm. 7), S. 240.
 116 Krieger, Karl-Friedrich: Ursprung und Wurzeln der Rôles d'Oléron (= Quellen und Darstellungen zur hansischen Geschichte, Neue Folge, Band XV). Köln, Wien 1970. Darin: Diplomatischer Abdruck der Rôles d'Oléron in der Fassung des MS. Liber Horn, S. 123-145, hier Rôles d'Oléron, Kapitel XVIII. – Wisby (wie Anm. 28), Art. 30. Das im mittelniederdeutschen Text vorkommende Wort *vorfrachten* wird hier als vermieten wiedergegeben.
 117 L 1299 (wie Anm. 4), Art. 10, 37 und 39. – HH 1301 (wie Anm. 4), Art. 9.
 118 Hanse 1482 (wie Anm. 101), Art. 11. – Hanse 1530 (wie Anm. 91), Art. 6. – Hanse 1591 (wie Anm. 26), Art. 53. – Hanse 1614 (wie Anm. 26), XIII Art. 6. – L 1542 (wie Anm. 67), Art. 7. – DK 1561 (wie Anm. 62), Art. 10. – DK 1683 (wie Anm. 55), I Art. 27.
 119 Hanse 1530 (wie Anm. 91), Art. 7. – L 1542 (wie Anm. 67), Art. 8. – DK 1561 (wie Anm. 62), Art. 11f. – DK 1683 (wie Anm. 55), I, Art. 28f.
 120 Hanse 1530 (wie Anm. 91), Art. 8. – DK 1683 (wie Anm. 55), I Art. 29.
 121 DK 1683 (wie Anm. 55), I Art. 29.
 122 Ebd. – Hanse 1530 (wie Anm. 91), Art. 8.
 123 Hanse 1530 (wie Anm. 91), Art. 8.
 124 Hanse 1591 (wie Anm. 26), Art. 53. – Hanse 1614 (wie Anm. 26), XIII Art. 5. Der Ausdruck »Schiffs-Freunde«, entsprechend dem mittelniederdeutschen *vrunt* bedeutet sowohl Reeder als auch Befrachter.
 125 Hanse 1591 (wie Anm. 26), Art. 53. – Hanse 1614 (wie Anm. 26), XIII Art. 5.
 126 L 1542 (wie Anm. 67), Art. 14.
 127 Dollinger (wie Anm. 6), S. 331ff. – Henn, Volker: Die Fahrt nach Frankreich und zur Iberischen Halbinsel. In: Bracker u.a. (wie Anm. 63), S. 105-109.
 128 *Ordinans* 1620, In: Feldbæk, Ole: Danske Handelskompagnier 1616-1843. Oktrojer og interne Ledelsesregler. København 1986, S. 494-504. – Zur dänischen Islandfahrt siehe Deggim 2000 (wie Anm. 19), S. 312-324.

- 129 L 1542 (wie Anm. 67), Art. 14.
- 130 S 1667 (wie Anm. 29), 1.10.
- 131 Ebd.
- 132 Ebd.
- 133 Landwehr (wie Anm. 114), S. 117: *Damit ist der Anfang gemacht, daß auch diese letzte Einrichtung aus der Zeit der genossenschaftlichen Seefahrt allmählich verdrängt und durch Geldzahlungen in Höhe einer entsprechenden Fracht seitens des Schiffers abgelöst wird.* – Heinsius (wie Anm. 7), S. 241, führt noch für das 18. Jahrhundert ein Beispiel für die Führung an, die aus leicht verderblichen Waren bestand, welche das Interesse der Mannschaft an einer möglichst schnellen Reise wecken sollten.
- 134 Bei den Seerechten, in denen keine bezahlte Mannschaft erwähnt wird, kann nicht von Führung gesprochen werden, denn der Laderaum, der den Schiffsgenossen zustand, wurde ihnen nicht frachtfrei überlassen, sondern gegen eine Gebühr.
- 135 HH 1301 (wie Anm. 4), Art. 27. – HH 1497 (wie Anm. 14), Art. 38. – HH 1603 (wie Anm. 50), XVI Art. 7. – L 1299 (wie Anm. 4), Art. 29. – L 1586 (wie Anm. 28), VI 2,2. – DK 1683 (wie Anm. 55), III, Art. 11.
- 136 Rôles d'Oléron (wie Anm. 116), Kapitel VIII. – HH 1301 (wie Anm. 4), Art. 27. – HH 1497 (wie Anm. 14), Art. 38. – L 1299 (wie Anm. 4), Art. 29. – L 1586 (wie Anm. 28), VI 2,2.
- 137 HH 1603 (wie Anm. 50), XVI Art. 7. – DK 1683 (wie Anm. 55), III, 11.
- 138 HH 1603 (wie Anm. 50), XVI Art. 7.
- 139 Rôles d'Oléron (wie Anm. 116), Kapitel VIII.
- 140 Zum Rechtsanspruch auf Führung siehe Landwehr (wie Anm. 114), S. 124.
- 141 HH 1301 (wie Anm. 4), Art. 16a und 18. – HH 1497 (wie Anm. 14), Art. 3. – HH 1603 (wie Anm. 50), XIII Art. 3. – L 1299 (wie Anm. 4), Art. 19.
- 142 L 14. Jh.: Ordnung für Schiffer und Schiffsleute in Lübeck. [Erste Hälfte des 14. Jahrhunderts.]. In: Hansisches Urkundenbuch. Halle 1879, Bd. 2, Nr. 667, S. 293f., hier Art. 6. – L 1299 (wie Anm. 4), Art. 20f. – Wisby (wie Anm. 28), Art. 5 und 46. – HH 1301 (wie Anm. 4), Art. 16b.
- 143 Wisby Stadt (wie Anm. 11), III III 7.
- 144 HH 1301 (wie Anm. 4), Art. 16c. – L 1299 (wie Anm. 4), Art. 22.
- 145 Wisby (wie Anm. 28), Art. 47. – Siehe auch MB (wie Anm. 3), IX, 5 und L 1294 (wie Anm. 3), Art. 206. – Zum Ladegerät siehe Hanse 1482 (wie Anm. 101), Art. 21. – Wisby (wie Anm. 28), Art. 22. – HH 1603 (wie Anm. 50), XIV, Art. 36. – L 1586 (wie Anm. 28), VI, 2, 6. – DK 1683 (wie Anm. 55), II, 18. – DK 1561 (wie Anm. 62), Art. 54. – S 1667 (wie Anm. 29), 2.4.
- 146 DK 1561 (wie Anm. 62), Art. 54. – DK 1683 (wie Anm. 55).
- 147 S 1667 (wie Anm. 29), 2.4.
- 148 Vogel (wie Anm. 7), S. 454.
- 149 Wisby (wie Anm. 28), Art. 46.
- 150 Hanserecess I, 6, Nr. 68, Recess zu Lüneburg – 1412 Apr. 10, § 34.
- 151 Hanse 1418 (wie Anm. 14), Art. 21. – Hanse 1447 (wie Anm. 14) – Hanse 1614 (wie Anm. 26), III 19.
- 152 Hanse 1482 (wie Anm. 101), Art. 12.
- 153 Wisby (wie Anm. 28), Art. 46.
- 154 L 1586 (wie Anm. 28), I 8.
- 155 S 1667 (wie Anm. 29), 2.8.
- 156 Hanse 1591 (wie Anm. 26), Art. 46. – Die Verpflegung hatte von der gleichen Qualität wie auf dem Schiff zu sein. Rôles d'Oléron (wie Anm. 116), VII.
- 157 Hanse 1591 (wie Anm. 26), Art. 46. – Hanse 1614 (wie Anm. 26), XIV Art. 2. – Wisby (wie Anm. 28), Art. 19. – Hanse 1482 (wie Anm. 101), Art. 19. – S 1667 (wie Anm. 29), 1.12. – HH 1603 (wie Anm. 50), XIV Art. 30. – DK 1561 (wie Anm. 62), Art. 19. – DK 1683 (wie Anm. 55), I Art. 31. – Rôles d'Oléron (wie Anm. 116), VII.
- 158 HH 1603 (wie Anm. 50), XIV Art. 30. – S 1667 (wie Anm. 29), 1.12.
- 159 S 1667 (wie Anm. 29), 1.13.
- 160 HH 1301 (wie Anm. 4), Art. 8, Übersetzung C.D. – L 1299 (wie Anm. 4), Art. 7.
- 161 Vogel (wie Anm. 7), S. 449.
- 162 S 1667 (wie Anm. 29), 1.5.
- 163 Rüdiger, Otto: Die ältesten Hamburgischen Zunftrollen und Bruderschaftsstatuten. Hamburg 1874, No. 4g, S. 16, Art. 2. – Zu den Islandfahrerbarbieren siehe auch Deggim, Christina: Gories Peerses Islandgedicht im Rahmen des deutschen Islandhandels im 16. Jahrhundert. In: Island-Berichte der Gesellschaft der Freunde Islands e.V., 32. Jahrgang, Heft 3. Hamburg 1991, S. 204-227.
- 164 S 1667 (wie Anm. 29), 1.15. – DK 1683 (wie Anm. 55), I Art. 14.
- 165 S 1667 (wie Anm. 29), 1.15.
- 166 Degn, Ole, und Gøbel, Erik: Skuder og kompagnier. Dansk Søfarts Historie 2 – 1588-1720. Kopenhagen 1997, S. 87. Von den 1672 an Bord der OLDENBORG ausgelaufenen 154 Besatzungsmitgliedern

- kehrten 1675 nur 25 nach Dänemark zurück. Die Mannschaft mußte unterwegs um knapp ein Sechstel ergänzt werden. – Cortemünde, J. P.: *Dagbog fra en Ostindiefart 1672-75 ved Henning Henningsen* (= Søhistoriske Skrifter V). Kronborg 1953, hier S. 25.
- 167 Schiffsartikel für das Schiff OLDENBORG zur Reise nach Ostindien. In: Cortemünde (wie Anm. 166), Artikel 24, S. 213.
- 168 Ebd., Art. 40, S. 215f.
- 169 Ebd., Art. 41 u. 43.
- 170 Hanse 1591 (wie Anm. 26), Art. 40. – Hanse 1614 (wie Anm. 26), XIV Art. 1. – Hanse 1482 (wie Anm. 101), Art. 18. – Wisby (wie Anm. 28), Art. 18 und 43. – DK 1683 (wie Anm. 55), I Art. 31. e.a.
- 171 Koppmann, Karl: *Kämmereirechnungen der Stadt Hamburg*, Band 1-10. Hamburg 1869-1951, hier Band VII, 223, 10-15 (Exposita 1559).
- 172 DK 1683 (wie Anm. 55), III Art. 15: (...) *betalis af Skib/ Gods og Fragt/ som anden Averie*, Übersetzung C.D.
- 173 Landwehr, Götz: *Die Haverei in den mittelalterlichen deutschen Seerechtsquellen* (= Berichte aus den Sitzungen der Joachim Jungius – Gesellschaft der Wissenschaften e.V.). Hamburg. Jahrgang 3, 1985, Heft 2). Hamburg 1985, S. 3.
- 174 DK 1683 (wie Anm. 55), III Art. 10f.
- 175 DK 1683 (wie Anm. 55), I Art. 30. – DK 1561 (wie Anm. 62), Art. 18. – S 1667 (wie Anm. 29), 1.14. – Hanse 1482 (wie Anm. 101), Art. 18. – HH 1497 (wie Anm. 14), Art. 20. – HH 1603 (wie Anm. 50), XIV, Art. 17.
- 176 DK 1683 (wie Anm. 55), I Art. 30. – DK 1561 (wie Anm. 62), Art. 18. – S 1667 (wie Anm. 29), 1.14. – HH 1497 (wie Anm. 14), Art. 20. – Wisby (wie Anm. 28), Art. 18.
- 177 DK 1683 (wie Anm. 55), I 1: *underskrive/ oc siden ubrødelig holde*. Übersetzung C.D.
- 178 Ebd.: *Derefter antager Skipperen hvis Skibsfolk hand agter fornøden til Skibet/ og hans Reedere i Længden kunde være forvarede med*. Übersetzung C.D.
- 179 S 1667 (wie Anm. 29), I, 1.
- 180 Hanse 1614 (wie Anm. 26), III 1.
- 181 DK 1561 (wie Anm. 62), Vorrede. Übersetzung C.D.
- 182 Hanse 1530 (wie Anm. 91), Art. 1: (...) *vor sick eine gude tuchenisse vortodragen, dat he ein fram und getruwe man wil wesen desser guden stadt tom besten* (...). Übersetzung C.D.
- 183 Ebd.
- 184 L 1542 (wie Anm. 67), Art. 1. Übersetzung C.D.
- 185 DK 1561 (wie Anm. 62), Art. 69.
- 186 Ebd.
- 187 Hanse 1418 (wie Anm. 14), Art. 27. – DK 1561 (wie Anm. 62), Art. 64.
- 188 Hanse 1614 (wie Anm. 26), II 3.
- 189 S 1667 (wie Anm. 29), 1.26.
- 190 DK 1561 (wie Anm. 62), Vorrede. Übersetzung C.D.
- 191 Ebd.: (...) *vill wi alle Borgemestere, Raadmend oc Byfogeder wdi alle vore Søstæder wdi Danmark oc Norge* (...) *Budet oc befalet haffue, At de (...) Aarlige til tinge, lade formenige Borgere oc Bymend, Forscreffne vor Sørst læse oc Forkynde* (...). Übersetzung C.D.
- 192 Hanse 1614 (wie Anm. 26), Schlußbestimmung.
- 193 Hanse 1572 (wie Anm. 26), Art. 11.
- 194 Hanse 1591 (wie Anm. 26), Art. 15. – Hanse 1614 (wie Anm. 26), II 1. Zum Paßport, einem Arbeitszeugnis für Seeleute, siehe Deggim 1999 (wie Anm. 2), S. 23-25.
- 195 Vogel (wie Anm. 7), S. 399 ff. Zum Begriff der Sozialdisziplinierung siehe Oestreich, Gerhard: *Strukturprobleme des europäischen Absolutismus*. In: Oestreich, Gerhard: *Geist und Gestalt des frühmodernen Staates*. Ausgewählte Aufsätze. Berlin 1969, S. 179-197, hier S. 191 ff.
- 196 Vorreden zu Hanse 1614 (wie Anm. 26), Hanse 1572 (wie Anm. 26), Hanse 1482 (wie Anm. 101), und DK 1561 (wie Anm. 62).
- 197 DK 1683 (wie Anm. 55), II 19.
- 198 S 1667 (wie Anm. 29), 1.1.
- 199 S 1667 (wie Anm. 29), 7.4.
- 200 S 1667 (wie Anm. 29), 3.3. und 1.13.
- 201 S 1667 (wie Anm. 29), 5.10.
- 202 Olearius (wie Anm. 1), S. 403ff.
- 203 DK 1561 (wie Anm. 62), Art. 72. – Hanse 1530 (wie Anm. 91), Art. 31. – L 1542 (wie Anm. 67), Art. 41.
- 204 S 1667 (wie Anm. 29), 1.1. – Hanse 1572 (wie Anm. 26), Art. 12. – Hanse 1591 (wie Anm. 26), Art. 16. – Hanse 1614 (wie Anm. 26), II 2.2.
- 205 Hanse 1614 (wie Anm. 26), III 4.

206 Ebd.

207 Hanse 1614 (wie Anm. 26), III 3.

208 Vgl. im Gegensatz dazu Vogel (wie Anm. 7), S. 443.

Working-time and wage regulations in Northern German and Scandinavian maritime law of the thirteenth to seventeenth centuries

Summary

Work on trading vessels in Northern Germany and Scandinavia, an occupation dominated by the moods of nature ... What norms were developed between the thirteenth and seventeenth centuries to express the circumstances of this livelihood in the form of rules, and how did these norms change? The article begins with an investigation of working-time stipulations, then turns to wage regulations, the shipmaster's obligation to provide welfare in the case of illness, injury or death of a seaman and finally to the employment of shipmasters.

In the cities of the Hanseatic League, winter lay-up regulations limited the shipping season to the period from February 22 to November 11; violations of this rule were punished severely. Beer and herring ships as well as vessels with a carrying capacity of 24 *Last* (hist.: 1 *Last* = approx. 1.3 GRT) or less were permitted a longer season. Scandinavian maritime law mentioned the winter lay-up without prescribing it; only the *Jónsbók* (a medieval Icelandic manuscript) prohibited ships from departing from Iceland after September 8. To some extent, permission to sail on trading voyages was linked to the maritime merchant's wealth.

A further aspect of working-time rules was the observation of holidays. Scandinavian maritime law allowed food and ship equipment to be loaded and unloaded on holidays. Merchandise could be unloaded from leaky vessels or those which were too small to reside on. The highest ecclesiastical authority in Copenhagen allowed only citizens of the town to load and unload goods on holidays, while the Apenrader Schra (a maritime regulation) also granted this privilege to visitors. In order to ensure the swift completion of loading and unloading procedures, time limits were prescribed, particularly for the unloading of ships, graduated to some extent according to the port of departure. Out of consideration for laden ships entering the ports, unloaded ships had to move away from the wharfs. Both shipmasters and charterers could be fined if the time limits were not adhered to. Danish maritime law of 1561 contained the only example of a night-time sailing prohibition, issued for the Oresund primarily to protect herring fishers from danger during the fishing season.

Articles of agreement were concluded between the master and the seamen for each voyage. In addition to wages calculated according to distance, the various maritime law codes also mention those calculated according to time and a share of the cargo as possible forms of payment. These various hire forms led, for example, to differing

wage raises in conjunction with a change of destination. At the end of the seventeenth century, following the example of the Netherlands, Hamburg and Copenhagen established the office of the *Wasserschout*, who managed the hiring of seamen centrally. The disbursement procedures reflect a growing distrust of the seamen: Whereas regulations of 1301 provided for the payment of wages for twelve weeks in advance, the seamen of the sixteenth and seventeenth centuries received their pay in thirds and halves. According to Danish maritime law of 1683, the first half of the hire was not disbursed until the port of destination had been reached, the rest when the vessel had returned home. Danish maritime law of 1561 provided for a kind of probationary period for seamen: If a seaman had received no advance payment and failed to prove efficient, he was paid as a day labourer for the probationary period. In cases where advance payment had been made, if he had then not proved himself a good worker or otherwise failed to come to an understanding with the master, he was required to repay the entire amount.

Führung or carriage was the right of the seamen to take a certain quantity of goods along with them on the ship carriage-free. The maritime laws sometimes established not only the quantity but the type of goods permitted. When claims were settled following cases of jettison, the carriage was taken into account. In general, maritime legal codes exhibit a development from the carriage practise to monetary payment. For the loading and unloading of goods, seamen received "winch money" directly from the respective charterer. Here again, there were fixed fees, as well as detailed regulations concerning compensation for damages caused by the tearing or inadequate securement of the rope. Grain shipments had to be kept cool by means of turning with a shovel during the voyage in order to prevent spoiling due to dampness. The charterer accordingly paid the seamen cooling money, while the shipmaster bore the responsibility for the turning of the grain at regular intervals.

If a seaman was too ill to remain on board, the shipmaster had to leave him in the care of an attendant along with food, drink and light. In connection with wage compensation and inheritance claims, more recent maritime law distinguishes between illnesses occurring on the outward voyage and those becoming manifest on the way home. Seasickness, diseases caused by uncleanness and contagious diseases were excluded from this procedure. More recent maritime law assigned ships' barbers with the care of sick seamen; for contagious diseases they received a kind of risk bonus. If a seaman was injured on duty, the shipmaster had to have him healed at the cost of the ship. According to Danish maritime law of 1683, the cost of injuries resulting from jettison or distress at sea, as well as of other damages brought about by sea water, were to be distributed among the ship, the cargo and the freightage. For injuries incurred off duty, the seaman had to cover the expenses himself.

According to Hanseatic maritime law of 1614, the prerequisite for employment as a shipmaster was knowledge of the following matters: the waterway and the compass, ship operation and steerage, loading and unloading procedures as well as crew management. Danish maritime law of 1561 condemns lack of experience among shipmasters. False assumption of the office was prohibited on penalty. The shipmasters had to be placed under oath at the time of their employment; in Lübeck the profession could only be practised by citizens of the town. To promote trade, Denmark expressly permitted the employment of foreign as well as native shipmasters. The maritime code was to be read out annually, and the approval of every seaman and shipmaster obtained by signature. The passport – a type of employment certificate – was introduced for shipmasters. The monetary payment of shipmasters was estab-

lished as a means of abolishing their mercantile activities. The obligation to keep a ship's log for recording information on the wind conditions, calls at ports and the sale of goods provided shipowners and charterers with better control of the trading voyages from land.

Maritime law thus intervened in merchant navigation to an increasing degree. It already regulated the operation of ships in as early as the thirteenth century, and the existing norms became more and more detailed in the course of the centuries. This was particularly true of the obligations of the shipmaster, who was subjected to increasing supervision by the authorities, his activities thus becoming easier for shipowners and charterers to control. To the benefit of these bureaucratisation tendencies he was largely divested of his original tasks of hiring the crew and trading the goods. For the seamen, the increasing rationalisation of maritime law led in some respects to restrictions. For example, they not only had to pay for the central registration office of the *Wasserschout*, but their wages were also paid at a later point in time. In other respects, however, it brought about improvements, as when the liability for damage occurring during loading and unloading – previously the seamen's alone to bear – was shared by the shipmaster, mate and charterer as well.

It is clearly evident that the lawgiver's interest was in creating a good system and legal security for all involved. Contracts and maritime codes were to be signed by all members of the crew and kept on board during the voyage. Conflicts were brought before the municipal courts upon return to the home port. Merchant navigation was to become a predictable undertaking despite wind and weather, ice drift, privateering, export bans and other imponderable factors.

Règlement du temps de travail et du salaire dans le droit maritime du nord de l'Allemagne et de la Scandinavie du 13^{ème} au 17^{ème} siècle

Résumé

Quelles furent les normes développées du 13^{ème} au 17^{ème} siècle pour réglementer le travail dominé par les caprices de la nature, sur les navires de commerce dans le Nord de l'Allemagne et de la Scandinavie, et comment évoluèrent-elles? Il s'agira tout d'abord d'un examen des règlements concernant le temps de travail, suivi de celui des règlements concernant la solde et pour finir, les devoirs d'assistance incombant au capitaine en cas de maladie, de blessure ou de mort d'un marin et l'enrôlement du capitaine.

La saison navigable était limitée par les dispositions concernant l'hivernage du 11 novembre au 22 février dans les villes hanséatiques et punies de peines graves en cas d'infractions. Une saison plus longue concernait les navires transportant de la bière et des harengs, ainsi que pour ceux atteignant jusqu'à 24 tonnes de capacité. Les droits maritimes scandinaves évoquaient l'hivernage sans pour autant l'ordonner, uniquement le Jónsbók (un écrit islandais) interdisait de quitter l'Islande après le 8 septembre. La permission de naviguer pour des voiliers de commerce dépendait parfois d'une certaine richesse.

Les règlements du temps de travail comprenaient également les dispositions concernant le repos des jours fériés, celui-ci étant restreint par les droits maritimes scan-

dinaves afin de pouvoir effectuer soit le chargement, soit le déchargement des vivres et des instruments nautiques. Lorsque les navires prenaient l'eau ou qu'ils étaient trop petits pour que l'équipage y vive, les marchandises pouvaient alors également en être déchargées. L'évêque régnant à Copenhague permettait à ses bourgeois le déchargement, l'Apenrader Schra permettait aussi à ses hôtes le déchargement et le chargement durant les jours fériés. Afin que cela soit mené rondement, des délais, en partie échelonnés selon le port de départ, furent fixés, surtout en ce qui concernait le déchargement des navires. Dès qu'un navire chargé arrivait, les navires déchargés devaient se touer des ponts de déchargement. Autant le capitaine que l'affrèteur étaient passibles d'amendes lorsqu'ils ne respectaient pas les délais prévus. Seul le droit maritime danois de 1561 contenait une interdiction de navigation nocturne dans l'Öresund, tout particulièrement afin de ne pas mettre en danger les pêcheurs de harengs durant la saison de pêche.

Les contrats de recrutement étaient conclus entre le capitaine et le matelot à chaque voyage. À côté de la solde pour le voyage, la solde de temps et le voyage étaient évoqués dans les droits maritimes pour une participation au chargement. Les différents genres de rétributions menaient par exemple à différentes augmentations de salaire, selon les changements de destinations. À la fin du 17^{ème} siècle, Hambourg et Copenhague établirent d'après l'exemple néerlandais l'office du *Wasserschout*, qui administrait le recrutement des marins de façon centrale. Les modalités de paiement de la solde montrent un manque de confiance grandissant vis-à-vis des matelots: tandis qu'en 1301, le paiement d'une pré-solde était fixé à 12 semaines, les marins au 16^{ème} et 17^{ème} siècles recevaient leur solde divisée en tiers ou en moitiés. D'après le droit maritime danois de 1683, c'est seulement dans le port de destination qu'une moitié de la solde était versée, le reste l'étant au retour. Le droit maritime danois de 1561 prévoit une sorte de période d'essai pour les marins: s'ils n'ont pas reçu d'avance et qu'ils s'avèrent ne pas être à la hauteur, ils seront payés comme des journaliers lors de la période d'essai. Après le paiement d'une avance, ils doivent rendre la totalité de la solde fixée s'ils ne peuvent s'entendre avec le capitaine ou s'ils ne sont pas à la hauteur.

«Führung» est un terme désignant le droit que les matelots avaient de charger sans frais sur le navire une certaine quantité de marchandises pour les revendre à leur propre compte. Les droits maritimes prescrivaient parfois non seulement la quantité, mais aussi le genre de marchandises. Ce droit était privilégié lors de la répartition des dommages, lorsque la cargaison avait dû faire les frais d'une avarie et être jetée par dessus bord afin d'alléger le navire. Les droits maritimes montrent un développement de ce droit sous forme d'un paiement en argent au lieu de marchandises. «Windegeld» était la somme que les marins recevaient directement de l'affrèteur pour le déchargement et le chargement de ses marchandises. Là aussi, des tarifs fixes étaient en usage. Des droits à des dommages-intérêts en cas de rupture de corde ou de corde mal attachée étaient réglés en détail. Les cargaisons de céréales devaient être refroidies en cours de route en les aérant à la pelle afin d'éviter l'inflammation due à l'humidité. Pour cela, l'affrèteur payait aux marins une certaine somme (Kühlgeld), la responsabilité d'un refroidissement régulier revenant au capitaine.

Les marins malades qui ne pouvaient pas rester à bord devaient être remis entre les mains d'une personne soignante, et devaient être pourvus en repas, boissons et lumière par le capitaine. Les droits maritimes plus récents établissaient une différence entre les droits à une solde ou à un héritage, selon que la maladie s'était déclarée au cours du voyage d'aller ou de retour. Le mal de mer, les maladies douteu-

ses et contagieuses étaient exclues de ces soins. Les droits maritimes plus récents transmettaient le soin des marins malades aux barbiers des navires, en cas de maladie contagieuse, ils recevaient alors un genre de prime de danger. Lorsqu'un marin était blessé au cours de son service, le capitaine devait le soigner aux frais du navire. Le droit maritime danois de 1683 répartit les frais sur le navire, la marchandise et le transport en cas de blessure due aux marchandises jetées par-dessus bord ou en cas de détresse ou d'autres dommages causés par des avaries. En cas de blessure survenue hors service, le marin devait lui-même se prendre en charge.

D'après le droit hanséatique de 1614, les conditions préalables pour remplir l'office de capitaine étaient les connaissances des voies navigables et du compas, de la direction et du pilotage du navire, du chargement et du déchargement, ainsi que de la direction de l'équipage. Le droit maritime danois de 1561 se plaint de l'inexpérience des capitaines. Un abus d'office était passible de peine. À l'engagement, les capitaines étaient assermentés, à Lübeck, leur cercle se restreignait aux bourgeois de la ville, le Danemark autorisait aussi clairement les étrangers afin d'encourager le commerce. Le droit maritime se devait d'être lu chaque année et ratifié par chaque matelot et chaque capitaine. Même pour le capitaine, le passeport, un certificat de travail, fut instauré. Une solde pour les capitaines devait remplacer leur commerce de marchandises jusque-là autorisé. Le devoir de tenir un journal relatant l'état du vent, les escales et la vente de la marchandise, rendaient les voyages de commerce maritimes contrôlables pour l'armateur et l'affrètement depuis la terre ferme.

Les droits maritimes empiétèrent de plus en plus dans la marine marchande. Après qu'ils aient déjà réglementé au 13^{ème} siècle le trafic maritime, les normes déjà existantes furent de plus en plus détaillées au fil du temps. Cela concernait surtout les devoirs du capitaine, qui se trouvait de plus en plus relever de l'autorité des autorités et devenait contrôlable à la fois par les armateurs et par les affrètement. Ses tâches anciennes, à savoir le recrutement de l'équipage et le commerce des marchandises, lui furent largement supprimées au profit de ces tendances à la bureaucratisation. Pour les marins, la rationalisation des droits maritimes conduisait parfois à des restrictions: tandis qu'ils devaient par exemple payer l'enregistrement au *Wasserschout*, leur solde se trouvait être versée de plus en plus tard. Parfois cependant, elle menait également à des allègements, quand les dommages-intérêts liés au déchargement et au chargement furent aussi répartis entre le capitaine, le timonier et l'affrètement.

On reconnaît la volonté du législateur de vouloir créer un ordre juste, une sécurité juridique pour chaque participant. Les contrats et les droits maritimes devaient être signés de tous les membres de l'équipage et restaient à bors le temps du voyage, les cas de litige transmis au retour aux instances communales. La marine marchande devait devenir prévisible, malgré le vent et la météo, les glaces, les pirates, les interdictions d'introduction et autres impondérables.